Большое шоу. Вторая мировая глазами французского летчика

Пьер Анри Клостерман

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Автор книги — военный летчик, участник Второй мировой войны — описывает сражения в небе, какими он видел и оценивал их сам. Впечатления Пьера Клостермана, записанные в перерывах между боевыми действиями и операциями, рисуют читателю точную и достоверную картину военных событий и передают яркие чувства, пережитые французским летчиком.

-
- Предисловие
- Пролог
- Часть первая
  - Подразделение боевой подготовки в Уэльсе в 1942 году
  - Эскадрилья «Эльзас»
  - Мое первое большое шоу над Францией
  - Было 12.35
  - Первые успехи
  - Радар на рассвете
- Часть вторая
  - Эскадрилья «Сити оф Глазго»
  - Дело «Манстерленда»
  - Обнаружение «V-1»
  - Дом, милый дом
  - Скиталец над Францией
  - Прикрытие
  - Отправление на Оркнейские острова
  - Схватка в стратосфере
  - Приземление, богатое событиями
  - Бомбометание с пикирования
  - Высадка десанта в Нормандии
  - Обстрел в Сент-Андре
  - Первая ночь во Франции
  - Ненужное бедствие
  - Бой в тумане
  - Успех и конец
- Часть третья. Приказы ВВС Великобритании
  - «Тайфун»
  - Новый этап войны в воздухе
  - Последний рывок люфтваффе
  - Неутешительное возвращение
  - Фолькель

- «Темпест» против «фокке-вульфа»
- «Темпесты» против «мессершмитов»
- «Крысоловка»
- Разгром поезда
- Вальтер Новотни
- Рейн
- Облака, снег и «фокке-вульфы»
- Пожар в сумерках
- В аду зенитной артиллерии
- Последнее испытание
- Дверь закрывается

- notes
  - 1

Предисловие

Если кто-то когда-нибудь сомневался, что французские ВВС смогут создать первоклассные летающие команды, дайте им прочесть эту книгу. Первым в известной эскадрилье «Свободной Франции» «Эльзас» ВВС Британии, а затем в подразделениях ВВС Великобритании был Пьер Клостерман, непревзойденный летчик-истребитель и сержант авиации, совершивший 420 оперативных самолетовылетов. Его книга — это скромный и мужественный отчет о настоящем деле. Здесь вы не встретите ни фальшивой романтики, пи бравады, ни приукрашивания или преувеличения суровых фактов воздушных боевых действий, а увидите войну так, как ее знают все боевые летчики. Как говорит сам автор, «это отчет о повседневной жизни военных летчиков-истребителей», включая самую разнообразную работу: вылеты воздушных разведчиков-поисковиков; действия по уничтожению целей и самолетов противника; бомбардировку над небом Франции, в 1943 году; защиту базы флота в Скапа-Флоу; разгром «V-1» в месте их сосредоточения; высадку десанта в Нормандии и участие в воздушных операциях на континенте до последнего.

Это удивительная история, которой могут гордиться не только французские парни, храбро и решительно сражавшиеся с нами, но и ВВС Великобритании, где они служили.

Если нам когда-либо придется сражаться снова (избави бог), было бы неплохо помнить, что с нами французские ВВС, а также такие смелые и преданные люди, как Клостерман и его друг Жак Ремлингер, Мушот и Мартель, Будье и Де Сакс и сотни других храбрых французов, которые разделили с нами лишения и победы тех страшных лет.

Маршал ВВС Великобритании сэр Джон Слессор

Пролог

В течение четырех лет мои родители и я, их единственный ребенок, были разделены многими тысячами миль. Между Лондоном и Браззавилем почта была беспорядочной, и в письмах любое упоминание о военных событиях подвергалось строжайшей цензуре. В месяц можно было отправить одно авиаписьмо, но это слишком мало для описания любого события моей жизни в Англии в составе летного контингента «Свободной Франции» и ВВС Великобритании. А я хотел, чтобы мои мать и отец понимали эту новую жизнь и то, какие смешанные чувства она вызывала, жизнь, которая была непредвиденной, часто грубой, но доставляющей глубокое удовлетворение. Я хотел, чтобы они проживали ее со мной, день за днем, даже если бы я не вернулся, чтобы рассказать о ней сам.

Поэтому каждый вечер я описывал им события дня в толстой тетради министерства авиации, со штампом «G.R.». К ее обложке я приклеил старый конверт, куда положил свое завещание; это было довольно глупым жестом, так как наемные солдаты генерала де Голля не имели вещей и имущества, которое можно передать по завещанию, кроме их верности Франции и неопределенной мечты о доме. На форзаце я написал: «В случае если я погибну или пропаду без вести, я хочу, чтобы эту книгу отослали моему отцу, капитану Жаку Клостерману, французский орган управления войсками, Браззавиль. 10.3.1942». Эта тетрадь была со мной везде, примятая весом моего парашюта в открытой кабине, испачканная чаем в столовой, или возле меня во время рассредоточения в долгие, монотонные часы приготовлений. От Оркни до Корнуолла, от Кента до Шотландии, от Нормандии до Дании, через Бельгию, Голландию и Германию эти заметки (к концу войны они составляли три книги) всегда были со мной.

Судьба, столь жестокая к большинству моих друзей, распорядилась так, чтобы я выжил в 420 самолетовылетах и дожил до дня, когда смогу рассказать моему отцу историю тех четырех лет своими словами. Тетради оставались непрочитанными в течение двух лет. В то время я вместе с немногими оставшимися в живых летчиками ВВС «Свободной Франции» выполнял мучительную задачу, навещая семьи наших погибших друзей и давая им горькое утешение, рассказывая слухи о подвигах их сыновей. Мы встретили немало французов, которые

не имели представления о том, что случилось по другую сторону Канала, или тех, кто не хотел этого знать. Но мы также знали, что многие другие пытались узнать об этом, движимые родственными чувствами.

Это книга издана именно для них. Измените даты и некоторые незначительные детали — и получите запись повседневной жизни летчика-истребителя. Любой из моих товарищей мог бы вспомнить подобные случаи, просматривая свои бортовые журналы.

Я прошу читателя не ожидать художественного произведения. Я просто день за днем кратко записывал впечатления, мимолетные случаи, отчетливо запечатлевшиеся в моей памяти. Потребовался бы удивительный талант, чтобы описать жизнь боевых летчиков в последнюю войну правдиво и вместе с тем с литературным изяществом. Эти заметки правдивы, так как написаны по свежим следам, и я не делал попытки переписать их.

Пьер Клостерман

Часть первая
Летчик эскадрильи «Эльзас»

Подразделение боевой подготовки в Уэльсе в 1942 году

Высокие уэльские холмы, наполовину утонувшие во мгле, плавно уходили влево и вправо от железнодорожной линии. Мы миновали Бирмингем, Вулвергемптон и в сальной копоти похоронили Шрусбери. Не обменявшись ни словом, мы с Жаком равнодушно вглядывались в унылый ландшафт, омываемый непрекращающимся мелким дождем, грязные разрушенные шахтерские поселки, тянувшиеся вверх по долинам, каждая из которых была окутана облаком серого дыма, прицепившегося к крышам так плотно, что ветер, дующий ледяными порывами, не мог унести его.

Ехавшие с нами пассажиры с любопытством разглядывали нашу темно-синюю французскую униформу с золотыми пуговицами. Значок с крыльями ВВС Великобритании с внеочередным званием летчика французской авиации гордо блестел на нашей груди над левым карманом.

Еще две недели назад мы были летчиками, находившимися на подготовке в колледже ВВС в Кранвеле, покорно исполнявшими инструкции по самолетовождению и вооружению и исписывавшими заметками толстые книги.

Сейчас все это было в прошлом. Через несколько часов, возможно, мы будем вести «спитфайр», устраняя, таким образом, последнее препятствие, отделявшее нас от великой арены боевых действий.

Через несколько минут мы прибывали в Реднэл № 61 ПБП (подразделение боевой подготовки) на курсы переподготовки для управления «спитфайрами», которые нужно было пройти перед прикомандированием к эскадрилье.

Вдруг Жак прижался лицом к окну:

— Смотри, Пьер, наши «спитфайры»!

И действительно, как только поезд замедлил скорость, слабый луч солнечного света пробился сквозь туман, освещая

двадцать или почти двадцать самолетов, стоящих вдоль полосы пред ангарной бетонированной площадки.

Наступил великий день! Всю ночь шел снег, и аэродром сверкал белым великолепием под голубым небом. Боже, как же хорошо жить! Я вдохнул в легкие ледяной воздух и почувствовал под ногами хруст снега, пушистого и мягкого, как восточный ковер. Я вспомнил первый снег, который я видел так давно.

У двери казармы для летчиков, где они отдыхают между вылетами, мой инструктор ожидал меня с улыбкой.

— Как ты себя чувствуешь?

— Хорошо, сэр, — ответил я, пытаясь скрыть свои чувства.

Всю свою жизнь я буду помнить свой первый контакт со «спитфайром».

Тот, на котором я собирался летать, имел опознавательные знаки TO-S. Перед тем как надеть парашют, я остановился на миг, чтобы разглядеть самолет — четкие линии фюзеляжа, красиво светящиеся линии двигателя «роллс-ройс». Действительно первоклассная машина.

— Она в вашем распоряжении на час.

Удачи! Эта первоклассная машина была моей на час, на шестьдесят волнующих минут! Я пытался вспомнить советы моего инструктора. Все, казалось, сбивало с толку. Я дрожа надел шлем и еще подключился ко множеству разных приборов, циферблатов, контактов, рычагов, которые располагались один над другим, все крайне необходимые, которых нельзя было касаться ни одним пальцем, соблюдая психологическую выдержку; я был готов для решающей проверки.

Я осторожно прошелся по кабине, бормоча ритуальную фразу — ТДЗКД: тормоза, дифферент, закрылки, контакты, давление (в пневматической системе), топливо, шасси и радиатор.

Все было готово. Механик захлопнул за мной дверь, и я оказался заключенным в этот металлический монстр, который я должен был контролировать. Последний взгляд.

— Добро? Контакт!

Я проделал манипуляции с ручными насосами и стартерами кнопок. Пропеллер начал медленно вращаться, и вдруг машина загорелась, издавая при этом звук, похожий на гром. Выхлопные газы извергали длинное голубое пламя, окутанное черным дымом, и тут самолет начал дрожать, словно паровой котел под давлением.

Когда «башмаки» убрали, я широко открыл радиатор, так как эти охлажденные двигатели очень быстро перегревались, затем очень осторожно вырулил к прочищенной снегоочистителем взлетно-посадочной полосе, черной как уголь и словно мертвой на белом ландшафте.

— Тюдор-26, вы можете подниматься в воздух сейчас, вы можете подниматься в воздух сейчас! — по радио приказал мне взлетать контрольно-диспетчерский пункт.

Мое сердце сильно билось. Я проглотил подступивший к горлу комок, опустил свое кресло и холодной влажной рукой медленно открыл дроссель. Тут же меня подняло циклоном.

Мне вспомнились обрывки советов: «Не выводи нос слишком далеко вперед!»

Напротив меня был лишь небольшой просвет между землей и концами огромного винта, который собирался всосать всю мощь двигателя.

Осторожно я отпустил ручку управления, и с толчком, подобным тому, который пригвоздил меня к спинке моего кресла, «спитфайр» начал двигаться вперед, затем поехал быстрее и быстрее, пока увеличивающаяся скорость не оставила аэродром позади.

— Держи его прямо!

Я рулил неистово, чтобы сбить появляющееся качание.

Вдруг, задержав дыхание и словно по волшебству, я почувствовал себя летящим по воздуху. Железнодорожная линия удалялась, как вспышка. Я смутно различал некоторые деревья и дома, которые исчезали за мной.

Я быстро поднял шасси, закрыл прозрачный капот моей кабины, дросселировал назад и настроил пропеллер для крейсерского полета.

Фу! Капли пота стекали по моему лбу. Но инстинктивно мои конечности среагировали как хорошо отрегулированные рычаги робота. Долгие, утомительные месяцы тренировок подготовили мои мышцы и рефлексы именно для этой минуты.

Как легко было ею управлять! Малейшее нажатие рукой или ногой — и машина взлетала в небо.

Боже мой! Где я?

Скорость была такой, что хватило нескольких секунд, чтобы унести меня на десятки миль от аэродрома. Черная железная дорога была не более чем полоска сажи на горизонте.

Осторожно я отважился повернуть — налево, затем направо. Слегка отпустил рычаг и за долю секунды взмыл более чем на 10 000 футов.

Постепенно я овладел скоростью и осмелел. Двигая дроссель, я набрал высоту, достаточную для того, чтобы бросить машину в бой.

Я решил попробовать пикирование. Осторожно надавил на рычаг — 300, 350, 400 миль в час. Земля, казалось, стремительно и ужасающе неслась на меня. Испугавшись скорости, я инстинктивно потянул рычаг па себя, и вдруг моя голова ушла в плечи, свинцовая тяжесть надавила на позвоночник и придавила меня к креслу, перед глазами встал туман.

Словно стальной мяч, падающий на кусок мрамора, «спитфайр» подпрыгнул на пружинящем воздухе и прямо, словно прут, взлетел в небо.

Как только я оправился от эффектов центробежной силы, я поспешил потянуть дроссель па себя, так как у меня не было кислорода, а машина все еще поднималась вверх.

По радио я услышал голос, приказавший мне вернуться. Боже! Уже час! Все, казалось, случилось за секунду.

Сейчас я должен садиться. Широко открыв радиатор, я приготовился для смелого броска, поднял кресло и начал снижаться. Огромная машина с широкими выхлопными трубами заслонила мне всю взлетно-посадочную полосу. Меня охватила паника. Огромное давление воздуха сдавило голову. Ослепленный, я был заключен в тесном пространстве кабины.

Я выпустил шасси и закрылки. Взлетно-посадочная полоса приближалась с устрашающей скоростью. Я думал, что никогда не посажу самолет. Аэродром, казалось, одновременно сужался и приближался. Моим отчаянным желанием было вернуться назад, в высоту. Машина коснулась земли с громким ударом, который отразился в фюзеляже, и я почувствовал, что она едет по прединдустриальной бетонированной площадке.

Прикосновение левого тормоза, затем правого, и «спитфайр» остановился в конце взлетно-посадочной полосы. Вибрация работающей вхолостую машины была подобно пульсации бока запыхавшейся скаковой лошади.

Мой инструктор запрыгнул на крыло, помог мне снять парашют. Увидев мое бледное, искаженное лицо, улыбнулся.

Я сделал пару шагов, шатаясь, после чего мне пришлось задержаться на фюзеляже.

— Хороший полет! Видишь, напрасно волновался!

И тем не менее, я волновался. Если бы он только знал, как я гордился. Наконец-то я совершил полет на «спитфайре». Какой красивой казалась мне машина и какой живой! Шедевр гармонии и силы, даже когда смотрел на нее сейчас, неподвижную.

Нежно, словно касаясь женской щеки, я провел рукой по алюминиевым крыльям, холодным и гладким, как зеркало, крыльям, которые несли меня.

Возвращаясь в казарму с парашютом за спиной, я снова обернулся, чтобы взглянуть на самолет, и подумал о дне, когда в эскадрилье у меня будет свой собственный «спитфайр», вместе с которым мы будем сражаться и которого я любил бы, как своего верного друга.

В подразделении боевой подготовки прошли два тяжелых зимних месяца. Курс сменялся курсом, количество летных часов и упражнений в авиационной артиллерийской стрельбе над заснеженными уэльскими холмами быстро увеличивалось, и это отражалось в моем бортовой журнале.

Случались у нас неудачи и трагедии. Один из наших бельгийских «спитфайровских» летчиков взорвался высоко в воздухе во время выполнения фигур высшего пилотажа. Двое из наших товарищей столкнулись и погибли у нас на глазах. Пьеро Дегай, один из шести французов на курсе, врезался туманным вечером в обледеневшую вершину холма. Потребовалось два дня для того, чтобы по снегу добраться до обломков самолета. Сбоку от его «спитфайра» нашли тело в положении для стрельбы с колена, голову он обхватил руками, словно спящий ребенок. Обе его ноги были сломаны, и, неспособный передвигаться, он, должно быть, замерз ночью.

В военное время погребальная церемония проходила просто. Жак, Менюж, Коммаиллес и я несли гроб, обернутый французским флагом. Боже, какими печальными и подавленными мы были под мелким пронизывающим дождем. В медленной процессии мы двигались один за другим, пока в яму не бросили лопату британской земли, которая упала на бедного парня.

Мы тренировались пять недель в Реднэле, затем три дня в Монтфорд-Бридж, на маленьком пригородном аэродроме, затерянном среди холмов.

Как только погода немного прояснилась, мы начали летать непрерывно. Отрабатывали упражнения тройками, четверками, дюжинами, взлет в критической ситуации, практику воздушного боя, ситуации при возникновении пожара в воздухе, тактические приемы, умение говорить по радио и т. д.

Был ужасный холод. Мы жили в сборно-разборных бараках типа «ниссен», которые не имели утепляющих стен, и сохранение тепла было настоящей проблемой. Я ходил с Джоном Скоттом, самым младшим в нашей команде, который жил со мной и «воровал» уголь со свалки железной дороги. Джон очень следил за своей внешностью, и было невероятно смешно наблюдать за ним, когда он балансировал на проволочном заграждении или нес грязные брикеты антрацита, с отвращением держа их

большим и указательным пальцами в аккуратно надетых перчатках.

Затем следовало героическое дело разжигания крохотной печи, которая должна была согреть наш барак. Литры бензина, украденные у тепло-заправщика, были необходимы, чтобы поддерживать слабеющий энтузиазм мокрого угля и сырых дров. Я помню, что одним прекрасным вечером печка, пропитанная парами бензина, взорвалась, и мое лицо, а также лица Жака и Джона стали цвета воинов зулу.

Настал канун Нового года, и в тот отдаленный уголок он пришел тихо и немного печально. Затем наступил день прикомандирования. Коммаиллес, Менюж и я должны были отбыть в Турнхаус, в Шотландию, чтобы присоединиться к 341-й эскадрилье истребителей «Эльзас» «Свободной Франции», а затем в процессе формирования Жак, Джон и Обертин отбыли в 602-ю эскадрилью в Перран-порт.

Карта была разыграна. Начиналась настоящая война. Наконец-то!

Эскадрилья «Эльзас»

Три молодых летчика-сержанта, мы прибыли в Эдинбург. Перед нами открывался большой мир. Мы растерянно смотрели на «принцессу севера», купающуюся в солнечном свете и украсившую себя сверкающей снежной мантией.

Мы очень устали, так как только что пересекли Англию по диагонали с юга-запада на северо-восток. Изнурительная ночь в поезде, суета на сырых платформах, мгла, образующая ореол вокруг закрытых сеткой ламп, пыхтящие машины, толпящиеся люди в униформе.

— Поезд на Лестер?

Оглушенные шумом, волочащие свои вещевые мешки, мы тщетно искали места в пассажирских вагонах, переполненных людьми, спящими один над другим, с затхлым запахом копоти, пота, табачного дыма.

Пассажирские вагоны тронулись. Раздался тревожный вой сирен.

— Воздушный налет! Свет, пожалуйста. Свет, пожалуйста!

Резкое торможение, свист сжатого воздуха, удар амортизаторов, встряхнувших ошеломленных пассажиров, выключение слабого голубого света. Четверть часа. Полчаса. Час холода и тишины. Несколько вспышек в небе. Отдаленное жужжание двигателей. Слабые проблески света на горизонте, освещающие на мгновение силуэты фабрик или дымовые трубы над крышами зданий. Затем снова сирены.

— Отбой!

Свист гудка, скрип ржавых цепей, еще толчки — поезд заскользил и начал набирать скорость. Непонятные ощущения, тонущие в изнуряющем и неприятном полусне.

Автобус остановился напротив караульного помещения аэродрома. Чудом вся усталость исчезла. — Турихаус! — закричал кондуктор.

Я увидел огромные ангары, замаскированные зелеными и коричневыми полосами, низкие здания столовых, рассеянные деревянные бараки, размещенные вокруг больших пред ангарных бетонированных площадок взлетно-посадочных полос, которые разделяли покрытую травой поверхность грунта. То здесь, то там стояли самолеты.

Находящийся на посту летчик-капрал проверил наши бумаги, удостоверения личности и проводил до старшинской столовой.

Немного холодное приветствие гарнизонного уоррант-офицера.

— Французская эскадрилья? Вы пока первые. Боже мой! Может, это эскадрилья призраков?

Мы засомневались. Старенький грузовик высадил нас вместе с багажом напротив большого мрачного здания. Мертвая тишина. Запах плесени, огромная пустая общая спальня с железными кроватями и маленькими серыми стенными шкафчиками. Вокруг ни души. Первое впечатление привело нас в замешательство. Где уютный, оживленный бар эскадрильи, где веселые, шумные товарищи, которые, как рисовало нам воображение, должны были встречать нас с распростертыми объятиями?

— Боже правый! Здесь невозможно спать спокойно!

Голос заставил пас вздрогнуть — голос француза с парижским произношением. И прямо в дальнем конце комнаты, в темном углу, мы различили фигуру, лежащую на кровати и курящую сигарету. Темно-синяя униформа, золотые пуговицы — француз! Он лениво поднялся.

— Ба, это Маркус!

Мы посмотрели друг на друга и засмеялись. Все четверо оказались в 341-й эскадрилье.

Прошли дни, и эскадрилья истребителей «Эльзас» сформировалась. Ею командовал коммандант[1] Мушот, один из первых присоединившихся к ВВС Франции. Это был высокий, темный, худощавый мужчина с пронзительными глазами и резким, не допускающим возражений голосом, но с теплой и

дружелюбной улыбкой. Тип человека, за которого вы, не задумываясь, отдали бы с радостью свою жизнь.

Потом прибыл лейтенант Мартель, который будет командиром моего авиазвена, блондин-здоровяк с широкими плечами, огромными ногами и магическими руками, которые управляли «спитфайром» с невероятной силой и ловкостью.

Лейтенант Будье — Бубу — хилый человечек с большой трубкой и золотым сердцем. Он был асом, на счету которого было уже семь сбитых немецких самолетов. Он командовал другим авиазвеном.

Затем летчики начали прибывать один за другим из четырех уголков Англии, чтобы сражаться, разрывая узы, связывающие их с четырьмя уголками оккупированной Франции. Естественный отбор, вызванный силой воли и патриотизмом; из всех социальных классов, но самые достойные.

Де Бордас, под веселой и беззаботной наружностью скрывавший трагедию потери своего лучшего друга, убитого рядом с ним около Дьеппа; Бугуэи, высокомерный бретонец; Фарман, обладатель имени, известного во французских военно-воздушных силах; Шевалье, спокойный, хладнокровный и решительный; Лафон, ветеран эскадрильи бомбардировщиков в Ливии; Жирардон, один из редких кадровых офицеров, полный шуток и сдержанного юмора; Рус, за угрюмым внешним видом которого скрывалась застенчивость и доброе сердце; Матей, который пересек Пиренеи на лыжах, чтобы присоединиться к «Свободной Франции»; Савари, поэт вечеринок, проницательный и образованный; Брюно, опытный пилот и остряк; Галле, его закадычный друг, тоже ветеран героических дней в Ливии; Пабио, из эскадрильи «Иль-де-Франс», который лишь хотел продолжать борьбу.

Постепенно сформировалась команда, но летчики все еще продолжали прибывать.

Де Мезиллис из Бретани, который потерял руку в эскадрилье «Лотарингия» в Ливии и благодаря невероятному усилию воли научился летать с искусственной рукой; Беро, «образцовый тип» бригады, чувствительный и прилежный, к кому вы всегда могли обратиться за консультацией, прежде чем совершить какую-нибудь глупость; Лорен, дотошный, образованный, полный

энтузиазма; Мэйлферт, бесценный любитель рассказывать анекдоты; Леги, еще один бретонец, такой же флегматичный, как любой англосакс; Рауль Дюваль, герой сенсационных выходов из опасных ситуаций, всегда верный своей манере; Борн, дружелюбный, скромный и осторожный; Бюирон, для своих друзей «Бюи-Бюи и его трубка»; Де Сакс, ходячий скелет, который не боялся ни Бога, ни дьявола.

В один прекрасный день, громыхая словно гром, прибыли наши «спитфайры». Наши механики-англичане приняли их, а мы отмыли. На фюзеляжах появились лотарингские кресты с маркировкой 341-й эскадрильи «N» и «L». Под энергичным руководством Мушота и благодаря опыту Мартеля и Будье команда друзей стала грозным боевым подразделением. Самолеты были постоянно в небе — стрельба, тактические приемы воздушного боя, практика взлета по тревоге.

Британцы были удивлены, узнав, как быстро наши летчики приобретали нужные навыки, и великодушно признали, что это было, несомненно, особое подразделение.

Спустя месяц эскадрилью «Эльзас» направили в Биггин-Хилл-Винг. Это была честь, но в то время мы, возможно, не вполне осознавали, насколько великая честь. Биггин-Хилл, к югу от Лондона, была базой с самым большим количеством побед на своем счету и предназначалась для самой элитной эскадрильи ВВС Великобритании.

Чтобы добраться туда, нас экипировали «Спитфайрами-IX» с двигателями «роллс-ройс» «Мер-лин-63» с двухступенчатыми усиленными зарядами — британское оснащение по последнему слову техники, которое получило лишь небольшое число заслуженных подразделений.

Чтобы отметить событие должным образом, мы устроили большую вечеринку для персонала Турн-хауса, полковника авиации Гинесса, начальника авиационной базы и единственного механика. Я наблюдал за сидящим в углу Мушотом, внешне спокойным, но немного расстроенным. Я знал, о чем он думал. Он с горечью в сердце задавал себе вопрос: сколько парией в его эскадрилье доживут до конца войны. Смерть уже заявила о себе. Де Мезиллис погиб на прошлой неделе, когда крылья «спитфайра» сложились при пикировании. Днем раньше, во время отработки, столкнулись Коммаиллес и Арто, были найдены

обломки их сцепленных самолетов.

Мое первое большое шоу над Францией

Мы уже были в состоянии боевой готовности. В секторе Биггин-Хилла все было спокойно и медленно наступало утро. Механики, завернувшись в одеяла, дремали под опущенными крыльями «спитфайров».

Трудно убивать время. В углу барака рассредоточения граммофон с трудом скрипел старую популярную песню, а Мартель, Мэйлферт, Жирардон, Лорен, Брюно, Галле и я играли в бесцельную игру «Монополия». Снаружи под окном Жак и Маркус, перепачканные смазкой, пристраивали огромный двигатель к корпусу мотоцикла, который они достали одному только Богу известно где.

Зазвонил телефон. Все подняли глаза. Лица были напряжены.

— Ранний ленч для летчиков. Потом будет шоу! — закричал дневальный из будки.

На начало дня, должно быть, запланировали важную разведку, и для участвующих в этом мероприятии летчиков столовая готовила особый ленч. Мушота предупредили, и он сразу явился вместе с Будье.

— Мартель, назначьте в наряд ваше отделение, вы обеспечите Ред-2, а Бубу — Ред-3 и Ред-4.

Мы столпились вокруг доски с 12 гвоздями, на которой вскоре висели 12 силуэтов «спитфайров», каждый со своим названием. После обсуждения командирами авиазвеньев некоторых моментов последовал боевой приказ для эскадрильи.

Л-т Будье Сер-т Ремлингер Ст. л-т Бугуэн Сер-т Маркус Резерв: Сер-т Ч. Галле

Ком-т: Мушот Ст. сер-т Брюно Л-т Пабио Ст. л-т Де Бордас

Л-т Мартель Сер-т Клостерман Л-т Беро Сер-т Матей

Их оставили для секретного разговора. Сбор в Интеллидженс рум в 12.30. Мушот уехал в своем стареньком «хиллмане» с

Мартелем и Будье, а остальные летчики гурьбой ввалились в грузовик, принадлежащий столовой. Быстрый обед с летчиками 661-й эскадрильи: суп, сосиски и картофельное пюре. Мы все определенно испытывали страх. Для большинства из нас это был первый боевой вылет, и он, возможно, занесет нас далеко в зону противника.

Я очень нервничал. Мне было любопытно и в то же время тревожно. Хотелось знать заранее, как бы я поступил, встретившись с опасностью, было довольно нездоровое желание почувствовать, что такое страх — настоящий страх. Страх человека, встретившегося один на один со смертью. И еще оставался во мне глубоко скрыт старый скептицизм цивилизованного человеческого существа; повседневная работа, привычка к комфорту, представления о гуманизме, городской жизни — все это в действительности оставляло мало места для осознания смертельного страха или проверки исключительно физической выдержки. Тем не менее мне бы хотелось понять истинные чувства того канадца из 611-й эскадрильи, которому не суждено было совершить свой первый боевой вылет. Он спокойно попросил у официантки вторую порцию картофельного пюре, в то время как я мучился, глотая первую. А Диксон и Брюно, непрестанно обсуждавшие футбол, о чем они думали в глубине души?

Именно в тот момент, по ассоциации, я вспомнил тот вторник в Крус-Кателан. В Нотр-Дам-де-Булонь я защищай ворота своей школьной команды из 11 человек. Центральный нападающий Альберт де Мун, здоровенный парень, весивший, должно быть, не менее 76 килограммов, поскользнулся, столкнувшись с нашими спинами. Был только один способ защитить мои ворота внезапный бросок к его ногам. Инстинктивно я бросился вперед с вытянутыми вперед руками. Затем за долю секунды до прикосновения рук к мячу метнулся в сторону. Я побоялся пораниться кнопками бутсов моего противника, испугался, и гол был забит в ворота. Должен ли я бояться подобной физической реакции этим днем? Этот неожиданно промелькнувший эпизод из прошлого окончательно отбил мне аппетит.

Было 12.35

— Идите сюда, парни. Инструктаж!

Мы двинулись маленькими группами в Интеллидженс рум. Возле двери были навалены фотографии, карты, бумага технического назначения и секретные публикации министерства авиации. В углу, несколькими ступеньками ниже, за маленькой низкой дверью находилась комната для инструктажа. Сразу же, как только переступаешь порог комнаты, полностью погружаешься в царящую там атмосферу. Первое, что видишь, это большая карта боевых действий нашего подразделения, полностью закрывающая стену за трибуной; юго-восток Англии, Лондон, Темза, Канал, Северное море, Голландия, Бельгия и Франция до Шербура. На карте красная лента соединяла Биггин-Хилл с Эминсом, проходила назад через Сент-Пол и возвращалась к Данджнессу через Булонь — наш маршрут для дневной вылазки.

Летчики как-то пролезли и нашли место где присесть — среди маркированных ботинок для летчиков и запальных фитилей. Нервными пальцами держали сигареты, от которых начал подниматься колечками дым. С потолка свешивались модели союзнических и немецких самолетов. На стенах были приколоты фотографии «фокке-вульфов» и «Мессершмитов-109», сфотографированных во всех ракурсах, со схемами, показывающими соответствующий угол горизонтальной наводки. Везде были развешаны необходимые для боя лозунги.

«Немец всегда на солнце». «Не стреляй до тех пор, пока не увидишь белки его глаз».

«Никогда не преследуй того, кому уже нанес поражение. Другой поразит тебя наверняка».

«Лучше вернуться с предположительно сбитым самолетом противника, чем быть сбитым поврежденным тобой самолетом».

«Берегись! Ты не знаешь, кто именно собьет тебя».

«Не мечтай о славе. Если ты не видишь фрица, который собирается сбить твоего товарища, ты преступник».

«Соблюдай тишину в радиосвязи. Не создавай помех своему радиоканалу!»

«Если тебя сбили на территории врага, спасайся. Если тебя схватили, держи рот на замке».

Темно-синяя униформа французов выделялась среди сине-серого походного обмундирования британцев и канадцев, но в груди всех этих солдат бились одинаково горячие сердца. Снаружи раздался визг тормозов. Хлопнули двери. Все шумно встали. Вошли полковник авиации Малан и подполковники авиации Аль Дир и Де ла Торр, за которыми следовали Мушот и Джек Чарльз, командир 485-й эскадрильи. Малан прислонился к стене в углу, Де ла Торр и Аль Дир взошли на трибуну.

— Садитесь, ребята, — сказал Де ла Торр.

Тишина. Он начал читать форму D своим монотонным голосом:

— Сегодня днем авиакрыло принимает участие в шоу № 87. Время Н — 13.55. Аэродром Аминс-Глисси будут бомбить 72 бомбардировщика «Летающая крепость».

Близкое прикрытие будут обеспечивать 7 авиакрыльев, то есть 14 эскадрилий «Спитфайров-V», которые будут находиться на высоте 16 000 футов. Авиакрыло из Кенли обеспечит передовую поддержку и будет действовать в 2000 футов вблизи от цели в часы Н минус пять минут. Центральное прикрытие будут обеспечивать 24 «Спитфайра-IX» с западного Маллинга, а верхнее прикрытие — 2 авиакрыла «Спитфайров-IX» от Нортолта на высоте 29 000 футов.

Предусмотрены два отвлекающих удара: 12 «тайфунов», прикрываемые 24 «спитфайрами», будут бомбить с пикирования аэродром Поикс в течение двадцати минут, то есть в 13.35. После ложной атаки «грейвлайнов» 12 «бостонов», прикрываемые 36 «спитфайрами», будут бомбить доки в Дюнкерке в течение десяти минут во время Н. Отвлекающие удары помешают немецким радарам следить за истребителями, что позволит им, в свою очередь, выстроиться в линию, и мы надеемся, как минимум, рассредоточить усилия вражеских истребителей.

Авиакрыло Биггин-Хилла должно действовать в районе Аминса с часа Н плюс пять, то есть до 14.00, чтобы прикрыть возвращение «фортов».

Приказ о вступлении в бой с люфтваффе в ходе этой операции следующий: в Глисси будет находиться 60 «фокке-вульфов», в воздухе, вероятно, будет около 40. В Сент-Омере и Форт-Руже — 120 «Мессершмитов-109Е» и «Фокке-Вульфов-190». Вы, вероятно, увидите, что некоторые из них будут возвращаться из Дюнкерка, откуда их выдворят «бостоны». Первыми, кто перейдет Амине, будут, вероятно, 40 «Фокке-Вульфов-190» из Поикса, расшевеленные «тайфунами», но ко времени вашего появления они уже как следует сведут счеты с прикрытием. Вашими прямыми противниками, скорее всего, будут 60 «фокке-вульфов» из Розьер-ан-Сантерра, то есть из Глисси, если они появятся в воздухе до бомбежки, и неминуемо ваши старые друзья «абвильские парни», которых будете рады увидеть снова.

Выполнение операции будет контролировать Аппледор на частоте С, позывной знак «Грасс Сид». До того времени зона будет контролировать вас на частоте В. Вы будете единственным формированием на частоте С, поэтому не следует беспокоиться о каких-либо помехах.

Сейчас я передаю слово командиру авиационного крыла Диру, который будет руководить шоу.

Спокойным, размеренным голосом, контрастирующим с его суровой, истинно дьявольской внешностью, Аль Дир дал нам последние полетные инструкции:

— Я поведу 485-ю эскадрилью, чей позывной знак будет «Гимлет». Мой личный позывной знак — «Брютус». Рене поведет 341-ю, позывной знак «Тюрбан». Мы поднимемся с северной и южной взлетно-посадочных полос и объединимся в эскадрилью. Для Тюрбана запуск двигателя в 13.20, для Гимлета — 13.22. Взлет в 13.25. Я выйду на основание орбиты, чтобы вы выстроились в линию, и в 13.32 возьму курс.

Мы будем держаться вместе до 13.50, затем поднимемся с полностью открытым дросселем, чтобы пересечь побережье на минимальной высоте 10 000 футов, и, если все будет хорошо, встретимся над Аминсом на высоте 25 000 футов. Назад Тюрбан

полетит справа от меня на расстоянии 2000 ярдов. Как только мы наберем высоту, Тюрбан займет позицию над нами на высоте 2000 футов и будет держаться чуть в тылу. Когда достигнем Аминса, мы повернем налево на 90° и в течение пяти минут будем придерживаться курса 047°, пока Аппледор не даст нам другие инструкции. В принципе на наших запасных баках мы будем лететь двадцать пять минут. Когда скомандую «бросайте своих детей», начинайте бой.

До этой команды в радиосвязи должно быть полное молчание. Будем лететь над уровнем моря восемнадцать неприятных минут, чтобы не быть замеченными немецкими радарами, — никто не должен попусту болтать языком, чтобы не провалить операцию. Если будут какие-то проблемы и захотите вернуться на базу, покачайте крыльями, перейдите на частоту D, но не используйте ее, пока на самом деле не окажетесь в трудной ситуации. В противном случае, ради бога, не обнаруживайте себя.

И последний небольшой совет. Если ваш топливный бак не выдержит, предупредите командира и летите домой. Бесполезно пытаться продолжать операцию с этой дополнительной помехой. Вы либо помешаете кому-то или отстанете, вас наверняка собьют.

С помощью временного кода дайте четкое указание, где именно находится предполагаемый самолет по отношению ко мне, говоря медленно и ясно и сообщая ваш позывной сигнал. Если будет стычка, держитесь вместе, и если все будет очень плохо, держитесь, как минимум, парами, это важно. Вторые не должны никогда забывать, что они отвечают за прикрытие своих первых. Всегда прорывайтесь к врагу. И помните о кислороде.

Если дела пойдут плохо, прямой курс домой — 317°. Если заблудитесь где-то над Францией и горючее будет на исходе, свяжитесь с зоной на частоте B. Если окажетесь более чем на полпути назад через Канал и будет трудно, но все же возможно вернуться на базу, предупредите Трамлайн на частоте A. Если не сможете вернуться к побережью, выбрасывайтесь с парашютом после сигнала «Мой день» на частоте D, если возможно, с сообщением о засечке. Как всегда, будет сделано все возможное, чтобы вас быстро вытащить.

Как только взлетите, не забудьте включить ОДВ (опознание друга или врага) и проверьте прицелы. Как следует очистите карманы.

Сверим часы; сейчас точно 12 часов 51 минута 30 секунд… один… два… три… 12 часов 52 минуты 0 секунд. Смотрите в оба и удачи!

Пока Дир говорил, летчики быстро записывали важную информацию прямо на коже на тыльной стороне своих рук: время, курсы возвращения домой, частоты радио и т. д. Затем устремились к двери и фургонам.

Погода была отличная, в течение трех дней солнце светило необычно ярко для этого времени года. После брифинга каждый кратчайшим путем устремился к своему шкафчику. Я тщательно опустошил свои карманы — ничего не обнаружил, но ключи нужно оставить, никакого адреса, который может раскрыть немцам мой аэродром.

Я снял свой воротник и галстук и повязал шелковый шарф. На жилет из овечьей шерсти надел толстый белый пуловер. На носки натянул толстые шерстяные чулки до бедер. Затем надел теплые ботинки, заправив в них брюки. В левый ботинок всунул охотничий нож, а в правый карты. Зарядил свой револьвер марки «Смит-и-Вессон» и надел на шею ремень бинокля. В карманах захлестнутого стропами парашюта были «спасательный набор» и мой аварийный паек.

Мой механик пришел за парашютом и яликом, чтобы положить их в кресло самолета вместе со шлемом, наушники и маску которого электротехник подсоединит с радио и кислородными баллонами.

13.15. Меня уже подключили, крепко закрепили ремнями подвязной системы безопасности. Я проверил радио, прицельное приспособление и фотопулемет. Осторожно подключил кислородную маску и проверил давление в баллонах. Взял малокалиберную автоматическую пушку и пулемет и закрепил в хвостовой части самолета для наведения прицела. Томми ходил вокруг самолета с отверткой, плотно закрепляя съемные витражи. Мой желудок казался странно пустым, и я начинал сожалеть о моем скудном ленче. Все люди на поле были чем-то заняты. Вдалеке, под диспетчерской вышкой, остановилась машина Дира, как раз у его самолета. Он был в белом летном костюме и быстро запрыгнул в свою открытую кабину. Пожарная команда заняла свою позицию на подножке пожарной машины, а санитары — в

машине «Скорой помощи». Приближался час начала операции.

13.19. Глубокая тишина на всем аэродроме. Нигде ни движения. Летчики неотрывно следили за Мушотом, который сверял свои часы. У каждого самолета неподвижно стоял механик, держа пальцы на переключателе запасного стартового аккумулятора. С другой стороны, возле огнетушителей, лежащих на траве на изготовку, стоял охранник. Пряжка на моем парашюте была плохо закреплена и причиняла мне боль, но было уже слишком поздно заниматься этим.

13.20. Мушот окинул внимательным взглядом 12 «спитфайров», затем начал манипулировать насосами. Вслед за скребущим дребезжанием стартера начал вращаться его пропеллер. Я лихорадочно включил мотор.

— Все ясно? Поехали!

Находясь в продольном наклоне, двигатель «роллс-ройс» вначале начал фыркать. Вокруг забегали механики, убирая «башмаки», оттаскивая батареи, висящие на концах крыльев, чтобы помочь самолету выполнять повороты. «NL–L» Мушота уже выруливал к северному концу поля.

13.22. По обе стороны от самолета Дира. в облаке пыли начали выстраиваться в один ряд 12 «спитфайров» 611-й. Мы выстроились за ними в линию боевого построения. Я занял свою позицию, конец моего крыла почти коснулся конца крыла самолета Мартеля. Я покрылся потом.

13.24. Все 26 самолетов были готовы, двигатели работали вхолостую, крылья сверкали на солнце. Летчики надели защитные очки и затянули привязные ремни.

13.25. Из диспетчерской вышки выпустили белую сигнальную ракету. Дир поднял руку — и 13 самолетов 611-й эскадрильи двинулись вперед. В свою очередь, Мушот поднял руку в перчатке и медленно открыл дроссельный клапан. Мои глаза неотрывно следили за концом крыла самолета Мартеля, даже руки стали влажными, я последовал за ним. Хвосты поднялись, «спитфайры» начали неуклюже подпрыгивать на своих узких шасси, колеса оторвались от земли — мы были в воздухе.

Я поднял шасси и закрыл их, дросселировал назад и настроил

угол пропеллера. Над дорогой за аэродромом я промчался как вихрь. Автобус остановился, и его пассажиры столпились у окон. Я переключил запасные баки и захлопнул зажимы основного бака. Неуклюже и судорожно держа органы управления, я сохранял боевой порядок. «Спитфайры» промчались по направлению к югу на уровне деревьев и крыш, издавая оглушительный рев, который останавливал идущих по улицам людей. Мы миновали деревянный холм, затем неожиданно оказались над морем с грязными волнами, окаймленными пеной, слева от Бичи-Хед. Голубая неясная линия на горизонте была, вероятно, Францией. Я промчался в воздухе со свистом, в нескольких футах над водой.

Некоторые бессвязные эпизоды ярко запечатлелись в моей памяти: судно британской береговой охраны с его командой плыло к нам; моторная лодка авиационно-морских спасательных сил, окруженная стаей чаек, плавно качалась на зыби.

Уголком глаза я следил за давлением и температурой — они были в норме. Я включил рефлектор. Один из самолетов 611-й эскадрильи покачал крыльями, повернул и полетел назад в направлении Англии, набирая высоту. Вероятно, проблема с двигателем.

13.49. По радио, на дальнем расстоянии, мы слышали крики и сигналы, идущие от близких прикрывающих эскадрилий, — и вдруг, очень отчетливо, услышал торжествующее восклицание: «Я сбил его!» Я понял, что там они уже сражались, и мое сердце сжалось.

13.50. Как один, поднялись в небо 24 «спитфайра» и устремились со скоростью 3300 футов в минуту, держа свои винты.

Франция! Из мглы возник ряд белых утесов, и по мере набирания высоты горизонт постепенно удалялся — устье реки Соммы, узкая полоска песка у подножия окаймленного деревьями утеса, первые луга и первая деревня, спрятанная в лесу в долине реки.

15 000 футов. Мой двигатель неожиданно заглох, и нос резко упал. Мое сердце было готово выскочить наружу, и, будучи не в состоянии вздохнуть, я инстинктивно дотянулся и сразу же переключился на мои основные баки с горючим. Дополнительные были пусты. Чувствуя слабость в коленях, я понял, что из-за

отсутствия опыта я использовал слишком много сил, чтобы сохранить свою позицию, и что мой двигатель соответственно использовал больше горючего. Я плавно скользнул вниз, и двигатель снова заработал. С полностью открытым дросселем я замыкал свою секцию.

— Брютус, бросай своих детей! — зазвучал в наушниках отчетливый голос Дира.

Все еще находясь в сильной тряске, я потянул ручку, надеясь на помощь Бога и на то, что у меня все получится… Рывок, свистящий звук, и все наши 24 бака, дрожа, упали.

— Алло, Брютус, зона вызывает, лети по каналу Ч — Чарли.

— Алло, зона, Брютус отвечает. Канал Ч. Прошел!

— Алло, Брютус, зона прекратила связь!

Трескучий звук, затем голос ведущего эскадрилью Холмса, известного контролера, имеющего позывной знак Грасс Сид:

— Алло, Брютус, ведущий вызывает Грасс Сид. Над целью много всего происходит. Следуйте курсом 096° — 0–9–6. Еще 40 плюс 15 милей, над тобой 35 «ангелов»!

— Алло, Грасс Сид. Брютус отвечает. Следую курсом 096°. Понял вас.

Мушот выстроил нас в боевой порядок:

— Алло, Тюрбан, начинай боевой порядок, давай!

Разделились на три секции, состоящие из четырех «спитфайров». Подо мной справа Гимлеты повторили то же самое.

— Брютус, будь внимателен!

Мы летели на высоте 27 000 футов. Прошло пять минут. Безоблачное небо было таким огромным и ясным, что невозможно было не испытать потрясения. Мы знали, что Франция была там, под прозрачным слоем сухой мглы, более туманной над городами. Холод причинял боль, и было трудно дышать. Я ощущал солнце, но не мог понять, обжигали его лучи или

обмораживали. Чтобы приободрить себя, я включил кислород на полную мощь. Пронзительный рев двигателя усилил странное ощущение изоляции, которое испытывает каждый, находясь в одноместном истребителе. Оно постепенно превращается в шумный, но нейтральный фон, который заканчивается погружением в странно тяжелую, давящую тишину.

Все еще ничего нового. Я испытывал смешанное чувство разочарования и облегчения. Время, казалось, шло очень медленно. Я чувствовал, что дремал с открытыми глазами, убаюканный плавными ритмическими покачиваниями вверх и вниз «спитфайров», летящих звеньями, медленным вращением винтов сквозь разряженный воздух, вызывающий онемение. Все казалось таким нереальным и отдаленным. Это была война?

— Осторожно, Брютус ведущий, Грасс Сид вызывает. К вам движутся три стаи в количестве 20, да еще по сходящимися над вами направлениям!

Голос Холмса заставил меня вздрогнуть. Здесь вмешался в разговор Мартель:

— Осторожно, Брютус, Еллоу-1 вызывает, в 3 часа увидим дым от линейного отставания бомбы!

Я огляделся вокруг и вдруг заметил злосчастный инверсионный след фрицев, начавших двигаться на нас с юга и востока. Боже, как быстро они приближались! Я снял орудие с предохранителя.

— Брютус вызывает. Следите внимательно, парни. Поднимайтесь как дьяволы!

Я открыл дроссель и приготовился к решительному броску, инстинктивно приблизившись к «спитфайру» Мартеля. Я чувствовал себя очень одиноким в неожиданно враждебном небе.

— Брютус вызывает. Смотри в оба и приготовься прорваться на левый борт. Ублюдки прямо над тобой!

В 3000 футов над нашими головами начинал вырисовываться образец филигранной работы, и уже можно было различить слабый проблеск небольших крестообразных силуэтов немецких истребителей.

«Они идут!» — сказал я самому себе, загипнотизированный этим зрелищем. Мое горло сжалось, пальцы ног загнулись в ботинках. Я испытывал ощущение, как если бы мою грудь душил узкий жилет, туго сжатый всеми ремнями, замками и пряжками.

— Тюрбан, бей по правому борту! — вопил Будье.

Во время вспышки я увидел стекла «спитфайра» Мартеля, качавшегося передо мной. Я накренил самолет, приложив всю свою силу, увеличил скорость и оказался в его воздушном потоке! Был ли там немец? Я не смел оглянуться назад, отчаянно повернул и под действием центробежной силы прилип к креслу, неотрывно следя глазами за Мартелем, вертевшимся впереди меня в тысяче ярдов.

— Гимлет, атакуй левый борт!

Я чувствовал себя потерянным во всей этой каше.

— Тюрбан Еллоу-2, бомби!

Еллоу-2? Это был я! Я ушел, разъяренно ударив ногой по рулю управления, из-за истинного страха у меня разгорелся чрезмерный аппетит. За козырьком моей кабины мигали красные следы, и неожиданно я увидел своего первого немца! Я узнал его сразу — это был «Фокке-Вульф-190». Я не считал нужным часто и подробно изучать фотографии и схемы этого самолета.

После того как он выпустил на меня шквал трассирующих снарядов, он устремился к Мартелю. Да, это, конечно, был он — короткие крылья, радиальный двигатель, длинный прозрачный капот, квадратный хвостовой стабилизатор, все в одном месте! Но чего не было на фотографиях, так это яркой окраски — бледно-желтое брюхо, серовато-зеленый верх, большие черные кресты с белым контуром. На фотографиях даже не было намека на дрожащие крылья, удлиненный контур, который становился еще более тонким из-за скорости, необычная круто пикирующая позиция при полете.

Небо, недавно кишащее проносящимися с шумом «спитфайрами», оказалось неожиданно пустым — мой первый номер исчез. Не беспокойтесь, я не собирался терять свой «фокке-вульф». Я уже не боялся.

Бессвязные картинки всплыли в моей памяти: три «фокке-вульфа», покачивающие своими крыльями; перекрестные трассирующие снаряды; парашют, плывущий в голубом небе, словно клубы табачного дыма.

Я сжался, обеими руками крепко прижав к животу ручку управления, устремившись в бесконечное восхождение по спирали с полностью открытым дросселем.

— Осторожно!.. Внимание!.. Тормози! — смешение криков в наушниках. Мне бы хотелось распознать где-нибудь отчетливый приказ или какие-то советы.

Еще один «фокке-вульф», крылья осветились ослепляющими вспышками пламени его орудий — грязно-серые следы от выхлопных газов двигателя — белые следы от квадратных концов крыльев. Я не мог понять, кто или что было его мишенью. Он мигал, показывая то желтое брюхо, то черные кресты, пикировал и вел себя словно пуля. Спустившись довольно низко, он слился с расплывчатым ландшафтом.

Еще один на одном уровне со мной. Он повернулся ко мне. Сейчас осторожно! Я должен видеть его!

Быстрая полубочка — и, не вполне понимая как, я очутился на спине, палец на кнопке пуска, рев изрыгающих огонь орудий тряс меня до мозга костей. Все мои способности, все мое существо сосредоточились на одной-единственной мысли: я должен держать его в поле моего зрения.

Как насчет угла горизонтальной наводки? Недостаточный. Я должен усилить свой поворот! Еще, еще немного, еще немного! Не пойдет. Он ушел, но мой палец все еще конвульсивно нажимал на кнопку. Я стрелял в пустоту.

Где он? Я начал паниковать. Берегись, немец, которого ты не видишь, это тот, кто может поразить тебя! Я чувствовал беспорядочные удары моего сердца прямо в желудке, в холодных и влажных висках, в коленях.

Он снова появился, но далеко, затем пикировал. Я снова начал стрелять — промахнулся! Он вне досягаемости. Находясь в ярости, я настойчиво продолжал, последняя очередь огня… мой

«спитфайр» трясся, но «фокке-вульф» был быстрее и, неповрежденный, исчез в тумане.

Небо опустело как по волшебству.

Я посмотрел на запасы горючего — 159 литров. Пора возвращаться. Было почти четверть третьего.

— Алло, Тюрбан Еллоу-2. Еллоу-1 вызывает. Ты в порядке? — Это был голос Мартеля, откуда-то очень издалека.

— Алло, Еллоу-1, Тюрбан Еллоу-2 отвечает. Я в порядке и направляюсь домой.

Я взял курс 320° на Англию. Мелкое пикирование. Четверть часа назад я летел над желтыми песками Данджнесса. Затем присоединился к круговому полету в Биггин-Хилл. Везде «спитфайры» с выпущенными шасси. Я вклинился между двух рядов и приземлился.

Когда я выруливал к месту рассредоточения, увидел Томми с поднятыми руками, сигнализирующего и показывающего, где мне ставить самолет на стоянку.

Я резко открыл весь дроссель, чтобы очистить двигатель, затем отключил его. Меня поразила неожиданная тишина. Как странно снова слышать голоса, не искаженные радиосвязью.

Томми помог мне освободиться от моих привязных ремней. Я спрыгнул на землю, в ногах чувствовались слабость и оцепенение.

Мартель большими шагами подошел ко мне и схватил меня за шею:

— Браво, Кло-Кло! Мы так и думали, что ты наподдал им!

Мы пошли, чтобы присоединиться к группе у двери, столпившейся вокруг Мушота.

— Привет, Кло-Кло, ты не видел Беро? Оказалось, что Беро уже сбили.

В самолет Бугуэна попали два 20-миллиметровых снаряда. На счету 485-й эскадрильи было два сбитых «фокке-вульфа». Мушот

и Будье серьезно повредили друг друга.

Я был разговорчивым и взволнованным. Рассказывал свою историю и был веселым, как будто огромный груз свалился с плеч. Я участвовал в большом стремительном наступлении в небе Франции, и я вернулся!

В тот вечер, в царящей повсюду суматохе, я был на седьмом небе.

Первые успехи

На следующий день в небе все еще стоял запах пороха. Мы готовили ленч. Инструктивное совещание в 14.30. В тот полдень нашей целью был аэродром в Триквиле. Его собирались бомбить 72 «марадера», которые совершат два налета.

Триквиль, близ Ле-Гавра, был укрытием одного из лучших фашистских авиационных крыльев — известного подразделения Рихтхофена «Еллоу-Ноуз». По данным нашей разведки, туда недавно доставили последнюю модель «Фокке-Вульфа-190А-6», оснащенную более мощным двигателем и, как говорили, установками закрылок, которые давали возможность выполнять резкий правый поворот.

У Рихтхофена все летчики были высшего класса. Ими командовал один из асов немецких военно-воздушных сил майор фон Графф, а на новых май шинах они совершали, с большой долей успеха, атаки на наши современные бомбардировщики.

Конечно же их уже пытались бомбить на земле, уничтожать аэродромы. Но каждый раз они взлетали до начала атаки и спокойно садились на одном из трех своих запасных аэродромов Евре-Фовилль, Бомонт-ле-Роже или Сент-Андре. Эта игра продолжалась в течение четырех месяцев, и ВВС Великобритании хотели покончить с этим сегодня, особенно когда американцы, пилоты «марадеров», объявили, что они больше не будут совершать никаких самолетовылетов в этот сектор, если не расправятся со сбродом Рихтхофена.

Поэтому сегодня днем собирались бомбить Триквиль и другие три аэродрома одновременно, В нашу задачу входило перехватить фрицев, которые к тому времени уже будут в воздухе, чего бы это ни стоило, и дать им хороший урок.

Там определенно будет дьявольская стычка.

Меня ждало разочарование: я должен был вести разведку. По этой причине я закатил сцену, топал ногами, кричал, что это несправедливо, фактически я показал себя с довольно плохой стороны. Как хороший разведчик, а также ради мира и спокойствия, Мартель позволил убедить себя взять меня своим

вторым.

Невезение все еще преследовало меня. Мы едва миновали английское побережье, как мой топливный бак закончился — вероятно, из-за парового замка в загрузочной трубе.

Черт! Я отлично знал, что это шоу может увести нас далеко на юг к Ле-Гавру, до Руана или Евройкса. После боя, если он состоится, мне, без сомнения, может не хватить горючего.

К дьяволу со здравым смыслом. Я медлил!

Канал был закрыт туманом, но находиться на высоте 3000 футов, выше осадков было замечательно. Никаких признаков облачности. Уже на полпути от Ле-Гавра к Руану под слоем тумана можно было различить Сену, ползущую, словно большая серебристая змея.

Нарушая тишину в радио, голос авиадиспетчера зазвучал очень взволнованно:

— Алло, Тюрбан ведущий, Дональд Дак и его ребята уже в небе и напористо поднимаются. Вы не могли бы дать точную информацию на этот счет?

Дональд Дак — это прозвище, данное фон Граффу. Некоторые юмористы в первом отделе, должно быть, прозвали его так, потому что, как показалось, он говорил в нос, подобно творению Уолта Диснея.

Старый ублюдок был в курсе всех трюков и знал, что лучшей защитой была атака. Если бы мы упустили его, «марадеров» бы снова сбили!

Мушот, возглавляющий в этом шоу авиакрыло, был, как обычно, хладнокровен:

— Все в порядке, зона, сообщение принято и понято. Тюрбан ведущий вышел, — затем, ради себя: — Тюрбан и Гимлет, смотрите в оба!

С некоторой тревогой я заметил, что Мартель, ведущий наше отделение, незаметно уходил от остальной части эскадрильи и начинал подниматься. Скоро мы могли видеть только последнюю

часть Тюрбанов в виде ярких точек, затерянных в голубизне неба.

— Подойди немного ближе, отделение Еллоу! Мушота, отдававшего приказ, прервал вопль

Гимлетов, летящих в 3000 футов над нами справа:

— Самолет Гимлета, ради бога, бей!

Это был старый Дональд Дак, прятавшийся на солнце со своей бандой пиратов и ожидавший, что мы пройдем, не заметив его. Парни из 485-й эскадрильи уже попались на этом, и лишь случайно один из новозеландцев увидел, как они идут. Он предупредил их, и они повернули, столкнувшись лицом к лицу с Дональдом Даком, так как он внезапно бросился на них со скоростью 450 миль в час.

Все произошло в один миг. Услышав позывные SOS от 485-й эскадрильи, Мушот с отделениям! Ред и Блю поспешили на помощь и пошли на восходящий поворот. Поэтому мы остались одни, в-5000 футов под основной схваткой.

Мартель заставил нас повернуть налево, и мы поднялись, чтобы принять участие в сражении. Вдруг я увидел дюжину «фокке-вульфов», идущих сверху из-под солнца прямо на нас.

— Еллоу, «фокке-вульфы», 11 часов!

Ведомые великолепным «Фокке-Вульфом-190А-6», полностью окрашенным в желтый цвет, отполированным и сверкающим, словно бриллиант, первые в их ряду уже проходили у нас слева, менее чем в тысяче ярдов от нас, и поворачивали к нам. В их длинных прозрачных открытых кабинах я достаточно отчетливо видел силуэты немецких летчиков, устремившихся вперед.

— Тюрбан Еллоу, давай атакуй!

Мартель уже нырнул прямо во вражеское формирование. С Еллоу-3 и Еллоу-4 мы тут же потеряли контакт, и они оставили нас в гуще водоворота желтых носов и черных крестов. На этот раз у меня даже не было времени по-настоящему испугаться. Хотя мой желудок и сжался, я мог чувствовать поднимавшееся внутри меня неистовое волнение. Это был настоящий бой, и я слегка потерял голову. Не осознавая этого, я подавал

непоследовательные сигналы краснокожих к нападению и раскачивал свой «спитфайр».

«Фокке-вульф» уже поспешно уходил, оставляя после себя спираль черного дыма, а Мартель, не терявший ни секунды, подбил еще одного. Я сделал все возможное, чтобы сыграть свою роль и поддержать его, обеспечив ему прикрытие, но он был очень далеко от меня, и было трудно следовать за его бочками и поворотами Иммельмана.

Два немца незаметно подкрались и сели ему на хвост. Я открыл по ним огонь, хотя они были вне досягаемости моих орудий. Я упустил их, но заставил отстать от Мартеля и переключиться на меня. Вот мой шанс!

Я резко поднялся, выполнил полубочку и, до того как они успели сделать поворот на 180°, был уже там — на этот раз в удобной для прицела позиции — за вторым немцем. Небольшое давление на руль направления, и они в поле моего зрения. Я не мог поверить своим глазам, необходим был лишь простой угол горизонтальной наводки, менее чем на 200 ярдов. Я быстро нажал на кнопку пуска. О-го-го! Весь его фюзеляж осветился вспышками. Моя первая очередь попала в цель, без промаха.

«Фокке-вульф» сразу же загорелся. Языки пламени извергались периодически из его пробитых баков, облизывая фюзеляж. Из густого черного дыма, окутавшего машину, то здесь, то там появлялись слабые отблески пламени. Немецкий летчик направил свой самолет в отчаянный поворот. В воздухе образовались два слабых белых следа.

Неожиданно «фокке-вульф» взорвался, словно граната. Ослепляющая вспышка, черное облако, после чего вокруг моего самолета парили осколки. Двигатель упал словно огненный шар. Одно из крыльев, оторванное пламенем, падало медленно, как сухой лист, показывая попеременно то свою нижнюю бледно-желтую поверхность, то верхнюю оливково-зеленую.

Я, словно ребенок, восторженно прокричал в радио о своей победе:

— Алло, Еллоу-1, Тюрбан Еллоу-2, я сбил одного, я сбил одного! Господи, я сбил одного из них!

В небе было полно «фокке-вульфов», преследующих меня, атакующих со всех сторон, яростно выпускающих трассирующие пули. Они не дадут мне уйти; ряд лобовых атак, трехчетвертные хвостовые части слева, один за другим.

У меня начала кружиться голова и болели руки. К тому же я задыхался, так как маневрировал «спитфайром» на скорости 400 миль в час, а его органы управления становятся трудноуправляемыми из-за большой скорости, и это сильно изматывает, особенно на высоте 26 000 футов. Я начинал задыхаться в маске и установил кислород на отметке «аварийная ситуация». Я ощущал лишь пульсацию во вспотевших висках, в запястьях рук и лодыжках.

Мой «спитфайр» держался храбро до последнего. Мы с ним стали единым организмом, как всадник и его хорошо тренированный боевой конь, а двигатель работал на пределе своих возможностей. Я благодарил «роллс-ройс», всех конструкторов и механиков, кто с любовью и профессионализмом чертил, создавал и собирал этот огромный точный инструмент.

Защищая себя в полную меру своих сил, экономя боеприпасы, я стрелял по каждому «фокке-вульфу», проходящему в пределах прицела. Уголком глаза я видел Мартеля, разделывающегося со вторым фрицем, чей хвостовой стабилизатор несся по воздуху.

Благодаря своему немного безумному маневрированию, я сразу же оказался над «фокке-вульфом» и быстро спикировал на него вертикально, не беспокоясь больше ни о чем. Я видел его контур, увеличивающийся у меня на глазах, короткие крылья, желтый капот и фюзеляж, сужающийся к хвосту. Сквозь прозрачную кабину мельком увидел лицо летчика в виде белого пятна, повернувшегося ко мне.

Взорвались два недолета, и меня засекли. Мои снаряды разбили кабину на фрагменты и уничтожили фюзеляж прямо за летчиком. Уносимый скоростью, я все еще шел прямо на него. Инстинктивно я надавил на ручку управления, сильно ударился головой о пуленепробиваемое ветровое стекло и был на волосок от столкновения.

Я грубо вышел из пикирования и увидел своего фрица, планирующего вниз на спине, из его двигателя выходил хвост черного дыма. Темная фигура отделилась от фюзеляжа, крутясь в

воздухе и следуя за самолетом, как если бы была привязана к нему невидимой нитью, а затем вдруг превратилась в большой парашют цвета охры, который повис в воздухе, в то время как «фокке-вульф» заканчивал свой последний полет.

Я был ошеломлен. Я сбил двух немцев! Двух немцев! Я сиял от гордости и в то же время дрожал от нервного перевозбуждения, мои нервы расстроились.

Что с Мартелем? Что с ним случилось? Он подумает, что я бросил его в беде. Небо было пустым. Хотя я начал привыкать к этому, меня снова удивил феномен этого неожиданного исчезновения всех самолетов. «Фокке-вульфы», вероятно уже получившие сполна, пикировали к своей базе и уже летели над сельской местностью, в 10 000 футов ниже меня.

Все ушли… кроме меня! Глядя вверх, я мог видеть высоко надо мной один «спитфайр», вероятно Мартеля, и тот пресловутый желтый «фокке-вульф». Это было захватывающее зрелище весь диапазон фигурных полетов, повороты Иммельмана, резкие бочки — полный каскад. Но ни один не мог приблизиться ни на йоту к другому. Вдруг, как будто в едином аккорде, они повернули и полетели навстречу друг другу. Это было сущим безумием. «Спитфайр» и «190-й», обстреливавшие всех подряд, двинулись один на другого в лобовую атаку. Первый врезавшийся погиб бы, так как его машина неизбежно загорелась бы от огня другого.

Затаив дыхание, я видел, когда столкновение казалось неизбежным, что «фокке-вульф» задрожал, сотрясаемый под действием артиллерийского огня, затем сразу разлетелся на мелкие кусочки. «Спитфайр», чудом не поврежденный, пролетел сквозь град горящих осколков самолета, падающих, словно дождь.

Мы с Мартелем вернулись вместе, но у меня заканчивалось горючее, и пришлось сесть в Шорехаме, чтобы пополнить запасы топлива. Я все еще был настолько взволнован и измотан, что едва не разбил самолет при посадке. На аэродроме не было «Спитфайров-IX», и мне пришлось тормозить с большим трудом, практически ломать шасси всей тяжестью самолета.

Я вырулил к теплозаправщику около диспетчерской вышки, заглушил мотор и спрыгнул с таким гордым видом, чтобы все могли прочесть на моем лице, что я только что сбил два

вражеских самолета.

Я не мог удержаться, чтобы не разбудить Биггин-Хилл звонком из наблюдательного поста, отчасти чтобы сообщить им, что я здоров и невредим, но в основном из-за удовольствия сообщить в непринужденной манере (украдкой оглядывая людей, там присутствующих): «О, между прочим, я сбил пару «фокке-вульфов»!»

Немного по-детски, возможно, но зато очень приятно.

Я все же выполнил над Биггин-Хиллом свою первую бочку победителя почти в торжественном расположении духа. Мартель подтвердил мой первый успех. Он видел одного горящего «фокке-вульфа». Второго, вероятно, позже подтвердит киносъемка.

Я не мог уснуть всю ночь, и в сержантской столовой я замучил всех до слез, постоянно повторяя историю моего сражения.

Эскадрилье «Эльзас» удалось это шоу. Будье сбил одного фрица, а Мушот вместе с Брюно подбили еще одного. Мушот очень скромно признал его своим вторым, а на счету 485-й эскадрильи было три сбитых вражеских самолета. Чудом, не считая семи поврежденных самолетов, у нас не было ни одной потери.

Вечером 27 июля мы получили телеграмму:

«Эльзасу» и парням 485 точка девять уничтоженных вражеских самолетов — довольно хороший счет точка так держать точка

Уинстон Черчилль».

Кроме того, спустя три дня мы услышали по немецкому радио, что майор фон Графф, кавалер Железного креста, награжденный мечом, дубовыми листьями и бриллиантами, убит в ходе героического сражения против значительно превосходящих в численности вражеских сил.

После подтверждения победы Мартеля над желтым «фокке-вульфом» бедняге пришлось выдержать большое количество алкоголя.

Коммандант Мушот не вернулся

27 августа 1943 года. В этот день состоялось третье шоу! В Биггин-Хилле стояла удушающая жара. После чая состоялось инструктивное совещание. Похоже, намечалось стремительное наступление: четыре волны из 60 бомбардировщиков, каждый из которых получил приказ бомбить лес на юго-западе Сент-Омера через интервалы в двадцать минут. Как сообщалось, на маневрах должен был находиться вооруженный немецкий дивизион. Наше авиазвено обязано было обеспечить единственное прикрытие для первого формирования американских бомбардировщиков, то есть всего 24 «спитфайра» (12 из 341-й эскадрильи и 12 из 485-й новозеландской).

Для прикрытия этого было мало. Стратеги 11-й группы решили, что у самолетов люфтваффе практически не будет времени сосредоточиться на первом ударе и основная схватка, вероятно, произойдет во второй или третьей волне, которые будут обеспечены серьезным прикрытием.

В операции примут участие 2 эскадрильи «Спитфайров-XII» из Тангмера, 8 эскадрилий «Спитфайров-VI» — всего 117, которым приказано следовать за нами на большой высоте. Кроме того, в стратегическом резерве будут находиться 4 эскадрильи «тандерболтов», принадлежащие американским ВВС.

Когда мы вернулись после рассредоточения, на доске объявлений появились последние уточнения. Я был вторым номером коммандanta Мушота. Запуск двигателя в 18.03. Взлет и взятие курса на Харделот в 18.05. Там в 18.05 на высоте 18 000 футов мы должны встретить «форты».

Мой старый самолет «NL-B» когда-то был «NL–L» и принадлежал коммандanту. Все было готово, парашют на крыле, шлем надет на ручку рулевого управления, а перчатки всунуты между дросселем и панелью рычага управления.

Я устроился. Последний взгляд на инструменты. Томми просунул руки в кабину, чтобы установить переключатель фотопулемета. Он проверил бегунок капота. Все в полной готовности: температура масла 40 °C, радиатора 10 °C, триммер в необходимой позиции. Я проверил прицелы.

Этот день наступил. Я задыхался, стянутый стропами парашюта, его подвесными системами и ремнями безопасности.

Коммандант Мушот начал пристегивать ремни безопасности. Впервые, насколько я знал его, он надел поверх белого пуловера мундир униформы. По этому поводу я услышал замечание Пабио, когда он проходил мимо.

— О! — ответил Мушот со смехом. — Никогда не знаешь, что тебя ждет. Я хочу выглядеть отлично, когда нанесу удар.

До 18 часов оставалось менее двух минут. Я видел, как его худощавая фигура скользнула в кабину; перед тем, как надеть свой шлем и кислородную маску, он все же приободрил меня и улыбнулся своей неотразимой дружеской улыбкой.

18.03. Двигатели взревели один за другим.

На середине Канала я понял, что дела идут плохо.

— Поторапливайся, Тюрбан ведущий, большие парни готовы атаковать!

Черт! Стратеги оплошали. Не только немцы энергично сопротивлялись, но и «форты», обычно опаздывающие, явились на пять минут раньше. Они отчаянно летали вокруг между Булонью и Калесом, не смея двинуться дальше на юг без прикрытия.

Мы увеличили скорость до 2600 оборотов плюс 6 форсажей и взмыли вверх.

Наконец вдали я обнаружил «форты», как всегда выстроившиеся безукоризненно. На первый взгляд ничего необычного, кроме, возможно, пирамиды зенитной артиллерии, возвышающейся в Булони.

Наводчик прожектора начал играть у нас на нервах:

«25 немцев над Абвилем набрали высоту в 15 000 футов».

«Более 30 летят над Сент-Омером в 20 000 футов и направляются на запад».

«15 плюс 10 миль — на юг к Харделоту, высоту еще не набрали».

«40 плюс 5 миль — от больших парней на высоте 25 000 футов, почти атакуют».

Все люфтваффе было в воздухе! Ситуация накалялась. Мы были почти сразу над Гриц-Нетцем на высоте 22 000 футов, когда я неожиданно увидел фрицев. Около 30 «фокке-вульфов» сзади, почти в 900 ярдах над «фортами», начинали пикировать сразу по двое, и орудийный огонь осветил огромную массу бомбардировщиков. Посыпались немецкие разрывные пули и встречный огонь станкового пулемета марки «Кольт». Находясь выше и ослепленные светом, вы могли лишь догадываться, что там была целая свора «фокке-вульфов», время от времени освещаемая светом от крыла, схватывавшего солнце.

Как и при учебном полете, Мушот начал спокойно отдавать приказ:

— Эскадрилья Гимлета, подходи!

Таким образом, он размещал 485-ю так, чтобы защитить нас от любой атаки из-под солнца.

— Тюрбан и Гимлет, бросайте своих детей! Мы в должное время перешли на основные баки и сбросили дополнительные.

Все было готово для битвы. Большим пальцем руки я отпустил защелку предохранителя орудия и включил свет.

Электрический ток, казалось, оживил всю эскадрилью, и 12 «спитфайров» начали покачивать своими крыльями, беспокойно наклоняясь то вправо, то влево. Все внимательно наблюдали.

Радио начало часто вздрагивать:

— Алло, Тюрбан ведущий, 6 самолетов надо мной, 9 часов!

— Алло, Тюрбан ведущий, Еллоу-1 на связи, надо мной около 10 «фокке-вульфов», 4 часа!

Это был спокойный голос капитана Мартеля. Мы почувствовали, что он поздравлял себя с перспективой приближения большой схватки.

Сейчас мы уже ушли на довольно значительное расстояние в

глубь Франции, более чем на 20 миль. Слева и ниже бомбардировщиков окружала смешанная масса «фокке-вульфов» — их было около сотни. Такое большое количество — это самое худшее для них, но мы ничем не могли помочь. Если бы не мы, «фокке-вульфов» было бы две сотни. Наше присутствие держало остальных на значительном расстоянии, но недолго!

— Тюрбан, отделение Ред, бей по левому борту! Неожиданный крик в наушниках пронзил мои барабанные перепонки. Я глянул налево и увидел лавину из 20 или 30 «фокке-вульфов», несущуюся на нас из-под солнца. Первые три были уже в 900 ярдах позади меня, на хвосте.

— Эскадрилья Тюрбан, быстро 180 по левому борту, давай!

Немец открыл огонь; трассирующие снаряды прошли в 15 ярдах от концов моих крыльев. Определенно что-то не так. Я широко открыл дроссель, отчаянно надавил на ручку управления, чтобы не отставать от Мушота, который выполнял очень резкий поворот и поднимался почти вертикально.

Я надавил с большой силой. Мой двигатель выключился лишь на секунду, и я повис там, задрав нос, в то время как первые немцы начали вспыхивать между нашими отделениями, словно удары молнии. После резкого толчка мой двигатель начал увеличивать обороты, но было уже слишком поздно; я отстал от своего отделения, которое ушло вперед более чем на 100 ярдов, поднимаясь по спирали. Есть ли какой-то выход? Я выполнил широкую бочку, после чего оказался где-то в 100 ярдах от «фокке-вульфа», на которого и обрушил долгий шквал огня из 20-миллиметрового орудия с 40-градусной поправкой. Промазал! Резкий поворот, чтобы прорваться влево, и я очутился на параллельном курсе с двумя другими немцами — двумя великолепными, абсолютно новыми сияющими «190-ми». Их капоты были окрашены в красный цвет, а большие черные кресты отчетливо выделялись на оливково-зеленом фюзеляже с примесью цвета охры.

Громкий удар! Три других пронеслись в нескольких ярдах от меня, словно вспышка, размахивая короткими желтыми крыльями. Плоховато! Вверху надо мной было еще хуже. В радио я мог слышать кричащие голоса разных людей. Капитан Мартель мастерски управлял своим отделением. Беспристрастный голос коммандanta Мушота пытался объединить две эскадрильи. Были

крики о помощи, новозеландцы вопили как демоны, слышались отчаянные клятвы парижан.

Я начал сражаться как безумный, крутясь и поворачиваясь во всех направлениях. На мгновение я погрузился в темноту, и моя кислородная маска, помеченная «G», соскочила с носа. Я практически вывихнул шею, неотрывно следя за всей ужасной массой самолетов, проносившихся в диапазоне прицела. Неожиданно я очутился в сравнительно свободном пространстве неба. Вокруг кружились «спитфайры» и «фокке-вульфы». Повисшие в воздухе четыре вертикальных следа густого, нерассеивающегося черного дыма указывали на смертельные траектории четырех самолетов, чьи осколки горели ярким пламенем на земле, разбросанные по лугам, в 27 000 футов от меня. Со всех сторон начали раскрываться парашюты.

Почему нет подкрепления? Чего ждал центральный пункт управления? Наши шансы были ничтожно малы — 24 наших самолета против их 200.

Парадоксально, но мы продержались это время одни вполне достойно. Было очень много «фокке-вульфов», и один сменял другого. Все равно отступление нам было отрезано.

Было бы самоубийством летать более тридцати секунд без крутого поворота вначале в одну, а затем в другую сторону. Но что меня по-настоящему расстроило, так это то, что вокруг меня летало так много немцев, а я ни одного не сбил.

Наконец возможность представилась сама собой. Два «спитфайра» сломя голову выполняли пикирование за «фокке-вульфом». Другой немец, незамеченный, задел им хвост и загорелся. Я видел клубы дыма, исходящие из его четырех орудий. Два новозеландца действовали явно неразумно, и я пытался предупредить их:

— Осторожно, два «спита» преследуют того немца! Тормози!

Было очень туманно, и я не мог прочесть их опознавательные знаки. Я быстро перевернулся на спину, посмотрел налево и направо. Я атаковал «фокке-вульф» сзади, со стороны хвостовой части. Как только я открыл огонь, он увидел меня и устремился вправо, пикируя.

Я решил покончить с ним. Индикатор воздушной скорости поднимался и поднимался — 420 миль… 430 миль… Я нажал на кнопку пуска, и откат орудия заставил мой «спит» вздрогнуть. Немец толчками двигался вокруг меня, но я хорошо видел его — 5-градусная поправка, прицел 200. Удар! Удар! Удар! Удар! Я подбил его короткими очередями. Три взрыва на правом крыле между фюзеляжем и черными крестами.

Мы сейчас сражались с ним со скоростью свыше 450 миль в час. Снаряд упал ему на кабину, и капот, сделанный из плексигласа, отлетел на несколько футов от моего самолета. Я настигал его и продолжал стрельбу, находясь от него менее чем в 100 ярдах. Я разглядел лицо летчика, оглядывавшегося по сторонам, похожего на странное насекомое, летящее с выпученными глазами.

Мы поравнялись, и преследование продолжалось. Я нажал на многофункциональную кнопку, и на этот раз одновременно начали стрелять все мои орудия — две пушки и четыре пулемета, — чтобы разделаться с ним. Взорвались сразу два капота, вслед за двигателем, а кабина выбрасывала вперед облака черного дыма. Летчик исчез. А «фокке-вульф» медленно перевернулся на спину. Мы были на высоте всего тысячи футов. Дороги и деревни проносились под нашими крыльями. Сейчас пламя пробивалось сквозь дым — удар был смертельным. Мы все еще спускались вниз. Я пролетал прямо над колокольней церкви. Мне пришлось дросселировать назад, чтобы не оказаться лоб в лоб с моим немцем. У меня закончились боеприпасы, и каждый раз, как я нажимал на кнопку, я не слышал ничего, кроме свиста сжатого воздуха и лязгающих задних блоков.

Но я сбил его! На огромной скорости «фокке-вульф», все еще на спине, ударился о землю, заскользил, разбрасывая повсюду раскаленные фрагменты самолета и оставляя след пылающего горючего, снес два забора и врезался в насыпь у дороги, от чего образовался ослепляющий сноп искр.

Завороженный, я лишь в самый последний момент увернулся, чтобы не врезаться в телеграфные столбы. Поднимаясь вверх по спирали с полностью открытым дросселем, я бросил последний взгляд вниз. Пропитанная бензином трава образовала огненную корону вокруг обугленного скелета «фокке-вульфа», а маслянистый дым, уносимый ветром, с трудом относило к деревне Хазебрук.

Но я еще не закончил; мне пришлось вернуться в Англию. Я быстро определил свое местонахождение и понял, что находился к востоку от леса, граничащего с сент-омерским аэродромом. Я начал снова дышать, но ненадолго. Там наверху бой еще продолжался. Радио сообщило мне, что Бюирон сбил немца.

Спустя несколько секунд я в последний раз услышал голос коммандanта Мушота, сообщающего: «Я один!» Какой дьявольский знак для командира звена — практически командира Биггин-Хилла — обнаружить себя изолированным!

Я видел, дела мои все еще были неважными. Как только я из соображений осторожности взял курс на Англию, тут же стая «фокке-вульфов» решила проявить интерес к моему бедному одинокому «спитфайру», который казался таким неловким. Потянув ручку управления на себя, выполняя при этом 3000 оборотов плюс 20 форсажей двигателя, я отчаянно взмыл вверх, преследуемый «фокке-вульфами» — двумя справа и двумя слева, всего в нескольких сотнях ярдов от меня.

6000 футов. Чтобы подняться на высоту 13 000 футов с открытым дросселем, потребуется около двух минут. В данной ситуации с таким же успехом можно сказать — два столетия.

12 500 футов. Я чувствовал, как по краям моей кислородной маски тонкой струйкой течет пот и моя правая перчатка абсолютно промокла.

Раздался рев, и мой вентилятор заработал до того, как они оказались в диапазоне прицела огня. В отчаянии один из них обрушил на меня шквал огня, но не задел меня. Теперь я легко ушел от них и был пока в безопасности.

На побережье над Булонью мне удалось нагнать четырех «спитфайров», идущих в безукоризненном для защиты порядке. Я осторожно приблизился, сообщив о моем присутствии. Я определил их как «NL–C», «NL-A», «NL-S» и «NL-D», очевидно, из отделения Еллоу, и Мартель по радиосвязи приказал мне присоединиться к ним.

Немцы продолжали атаковать нас еще пять минут. Если бы это продолжалось достаточно дол-го, нам бы несдобровать, так как у нас не хватило бы горючего, чтобы долететь до английского

побережья.

Неожиданно небо заполнилось сотнями инверсионных следов, идущих с севера группами по четыре. Это были, наконец, «тандерболты». Все же лучше поздно, чем никогда, и они, конечно, спасли наши шкуры.

«Фокке-вульфы», также оставшиеся без боеприпасов и практически с пустыми баками, отстали. Они пикировали и исчезли в поднимающейся вечерней мгле.

Мы приземлились на первом аэродроме побережья — в Манстоне. Там в высшей степени царил хаос. Действия люфтваффе на таком редко используемом аэродроме неприятно удивляли. Самолеты просто громоздились друг на друге. Бомбардировщик разбился посередине взлетно-посадочной полосы. «Тандерболты», игнорируя все правила, садились на встречный и нижний ветер. Периметр поля был заставлен «спитфайрами», «тайфунами» и другими самолетами, ожидавшими теплозаправщиков. Бедняги парни, отвечающие за поле, бегали повсюду со своими желтыми флажками, зажигая по всем направлениям красные лампы Верей и пытаясь посадить сразу несколько самолетов.

Мы встретились с некоторыми нашими товарищами. Фифи посадил свой «спитфайр» прямо на нос, и это выглядело довольно комично, причем хвост был в воздухе, а винт зарылся в землю.

Мы посчитали головы — только десять. Ком-мандант Мушот и старший сержант Магро не вернулись. Мы повисли на телефоне. Биггин-Хиллу ничего не было известно, офицер поста наблюдения потерял все следы Мушота, и ни один из аварийных аэродромов не доложил о его посадке. Было уже мало надежды, так как его баки должны были быть пусты, как минимум, уже пятнадцать минут назад.

Это был трагический удар, и мир, казалось, уже не будет таким, как прежде.

Когда мы взлетели, чтобы вернуться в Биггин-Хилл, солнце начало плавно спускаться в море и на горизонте низко повисла мгла, как раз над полем сражения, где мы оставили двух наших товарищей.

Мы приземлились с горящими лампами самолетовождения и напротив зоны рассредоточения могли различить молчаливую группу. Весь персонал эскадрильи был там — те, кто не летал сегодня, механики, полковник авиации Малан, подполковник авиации Дир, Чекеттс, с волнением ожидавшие свежих новостей, хоть какой-то информации, чего угодно, что вселит надежду.

Коммандант Мушот, Круа де Герр, компаньон де ла Либерейшен, DFC. Для нас он был образцом руководителя: справедливый, терпеливый, храбрый и спокойный в бою, замечательный француз, внушающий уважение в любых обстоятельствах.

Радар на рассвете

26 сентября 1943 года, 4 часа пополудни. Я направился в столовую, где сонный официант принес мне яичницу с беконом.

Когда я снова вышел, небо было все еще темным и несколько звезд мерцали в холодном воздухе. Я слышал рев двигателя над зоной рассредоточения. Вероятно, наземный обслуживающий персонал подогревал мой «спит».

По пути к себе я заскочил в Интеллидженс рум за последними сведениями относительно моего вылета.

Я должен был лететь один с проверочным полетом на станцию радара, которая контролировала нас. От английского побережья я должен был взять прямой курс в 145˚, набирая при этом максимальную высоту, чтобы пересечь Бьювас на высоте около 33 000 футов. Затем я должен был долететь до Сент-Омера и четко сообщить по радио мое местонахождение по отношению к имеющемуся наземному ориентиру.

Мой единственный шанс пройти этот путь без каких-либо проблем — это поторопиться, не терять в пути попусту время, чтобы свести к минимуму возможность радиоперехвата превосходящей силой противника.

Я взлетел при освещении взлетно-посадочной полосы искусственным светом. Было еще очень темно, и я лишь смутно видел нечеткую фосфоресценцию моих инструментов и голубое пламя, перемежающееся красными вспышками выбрасываемых выхлопных газов.

Я тяжело поднялся и быстро и пересек английское побережье на высоте 22 000 футов. В узких горных долинах сгустившийся туман образовал длинные молочные шлейфы. Атмосфера была настолько безмятежной, что я мог различить в тени, вдали около Данджнесса, дым поезда, неподвижный, словно он вцепился в землю. Канал напоминал мутную непроницаемую массу с тусклой серебряной кромкой вдоль утесов. Кругом ни облачка.

Я пролетел сквозь темноту, воспринимая землю словно светящееся небо с затемненными звездами.

Вдруг, без какого-либо перехода, я окунулся, словно ныряльщик, в яркий золотой свет. Крылья моего «спитфайра» стали малиновыми. Я был так ослеплен, что мне пришлось опустить на глаза затемняющие очки. За границей Голландии, где-то там далеко слева, встало солнце, похожее на расплавленный слиток, из инертной свинцовой массы Северного моря.

Под моими крыльями была ночь — я был один в солнечном свете на высоте 30 000 футов. Был первым, кто вдохнул теплую жизнь солнечных лучей, которые пронзили глазное яблоко, словно стрелы. Во Франции, Англии, Бельгии, Голландии, Германии люди находились во власти ночи, в то время как я, единственный, наслаждался в небе солнечными лучами наступающего дня. Все было моим: свет, солнце, и я с умиротворенной гордостью думал: это все светит только для меня!

Моменты, подобные этим, во многом компенсируют жертвы и опасность.

Французское побережье и Дьепп я пересек на одной высоте и спустя несколько минут оказался в небе Бьюваса. Я с трудом мог различить аэродромы в Бьювас-Тилле и Монт-Сент-Андре, окруженные лесом Фоквенсиса.

— Алло, Даггер-25, Даггер-25, Пайпер вызывает. Орбиту, пожалуйста, орбиту, пожалуйста. «А» для тех, кто может!

«А» для тех, кто может» — это была кодированная фраза для Быоваса. Руководство приказало мне двигаться по кругу, пока они проверяли свои инструменты. Несмотря на солнце, было очень холодно, и, поскольку я автоматически продолжал летать, меня начало клонить в сон.

— Алло, Даггер-25, Пайпер на связи, на какой вы высоте?

Ощущаемая нотка срочности в голосе офицера поста наблюдения заставила меня вздрогнуть. Взглянул на альтиметр: 30 000 футов.

— Алло, Пайпер, Даггер отвечает: высота Х для Х-лучей.

Должно быть, что-то случилось, поскольку сам офицер поста наблюдения попросил меня нарушить обязательную тишину в радиосвязи.

Прошла минута.

— Алло, Даггер-25, Пайпер на связи. Следуйте курсом 090° — 0–9–0.

Теперь я понял. Где-то поблизости должен быть подозрительный самолет, и офицер поста наблюдения хотел точно определить мое местонахождение на своем радиолокационном экране. Я посмотрел по сторонам, покачал крыльями, чтобы определить мертвые зоны, — все казалось достаточно спокойным. Если бы немец был надо мной, он бы, без сомнения, оставил инверсионный след в леденящем холоде.

— Алло, Даггер-25, Пайпер на связи. Осторожно, за тобой по пятам следует немец. Будь осторожен, 5 часов!

Я тут же повернул голову в указанном направлении и действительно увидел маленькую яркую точку, которая промелькнула и скрылась под слоем перистого облака. Он был слишком далеко, чтобы я мог распознать его. Если это истребитель, мне нужно очень осторожно следить за ним, придерживаясь при этом своего курса, чтобы заставить его вступить в бой. Я перешел на рефлекторный прицел и снял защелку предохранителя с орудий.

Три минуты — и точка превратилась в крест, прямо в 2500 футов надо мной. На этой высоте я распознал, что это, вероятно, был один из новых «Мессершмитов-190G». Он покачал своими крыльями… он был готов атаковать в любой момент, полагая, что я не вижу его. Вмиг уединение, поэтичность и солнце исчезли. Я посмотрел на температуру и запустил винт на хорошую скорость. Все готово. Пусть он попробует!

Медленно прошла еще минута. Из-за внимательного слежения за противником мои глаза начали слезиться. Вот он идет!

Немец начал с плавного спирального пикирования, намереваясь поразить хвост. Он был почти в 600 ярдах от меня и шел не очень быстро, чтобы убедиться в моем присутствии.

Я открыл дроссель и пустил свой «спитфайр» на очень крутой восходящий поворот, что позволило мне внимательно следить за ним и набрать высоту. Пораженный моим маневром, он открыл огонь, но было уже поздно. Вместо небольшого 5-градусного угла горизонтальной наводки, чего он ожидал, я неожиданно преподнес ему цель в 45°. Поравнявшись с ним, я продолжил свой крутой поворот. Он попытался зайти под меня, но на такой высоте его короткие крылья имели недостаточный захват в разряженном воздухе, что вызвало срыв потока, и он вошел в штопор. Снова превосходная маневренность «спитфайра» спасла меня.

Лишь на мгновение я увидел большие черные кресты «109-го», выступающие на нижней бледно-голубой поверхности его крыльев.

«Мессершмит» вышел из штопора. Но я уже был в боевой готовности, и он знал это, так как начал опрокидывать свою машину, стараясь расстроить мою цель. Однако это не помогло ему, так как из его предыдущего обманного движения я извлек выгоду, увеличив скорость, и сейчас оказался выше его. Прицелившись с расстояния 450 ярдов, я открыл огонь короткими очередями, каждый раз лишь касаясь кнопки. Но летчик «109-го» был старой лисой, он много раз перемещал свой самолет, постоянно меняя угол горизонтальной наводки и линию прямой видимости.

Он знал, что мой «спитфайр» поворачивался и поднимался лучше и что его единственной надеждой было приблизиться ко мне. Неожиданно он надавил на ручку управления и пошел на вертикальное пикирование. Я перевернулся на спину и, получив преимущество из этой правильной траектории, снова открыл огонь. Мы начали быстро спускаться в направлении к Омале со скоростью 470 миль в час. Так как я был на одной линии с его хвостом, скорректировать огонь мне было достаточно просто, но нужно было спешить — он нагонял меня.

После второй очереди огня па его фюзеляже появились вспышки — видимо, попадание встряхнуло его. Я снова начал стрелять, и на этот раз попал в его двигатель, ближе к кабине. На долю секунды разрывы моих снарядов, казалось, остановили двигатель. Его винт вдруг совсем остановился и исчез в белом

облаке гликоля, кипящего в выхлопных газах. Затем более мощный взрыв у корневой части крыла, тонкий черный след, смешанный с потоком, извергавшимся из продырявленной системы охлаждения.

Это был конец. Под его фюзеляжем появился язык пламени, он увеличивался, облизывая хвост, и перешел на раскаленные фрагменты.

Мы погрузились в тень… Быстрый взгляд на часы, чтобы определить время сражения, — было 5.12.

Что касается «мессершмита», он получил свое. Я снова поднялся по спирали, наблюдая за ним. Сейчас от него не осталось ничего, кроме смутного очертания, жалостливо мерцавшего внизу, сотрясаясь через одинаковые интервалы, — взрыв, черный след, белый след, взрыв, черный след, белый след. Сейчас он был огненным шаром, медленно катящимся к лесу, постепенно сгоравшим и скоро разделившимся на множество горящих обломков, погасших еще до касания с землей. Летчик не выбросился с парашютом.

— Алло, Даггер-25, Пайпер вызывает, длинная передача, пожалуйста. Ты сбил того немца?

— Алло, Пайпер, Даггер-25 отвечает, чтобы сообщить обстановку. С ним покончено. Один… два… три… четыре… у меня заканчивается горючее. Можно мне домой?

— Хорошо, Даггер-25. Следуйте курсом 330° — 3–3–0. Хорошее шоу!

В моих баках бензина становилось все меньше, а на горизонте поднималось солнце. Это пятно становилось опасным. Пора возвращаться домой. Я взял курс на Англию.

Часть вторая
Прикомандированный к ВВС Великобритании

Эскадрилья «Сити оф Глазго»

28 сентября 1943 года. Я покинул Биггин-Хилл с тяжелым сердцем, оставив эскадрилью «Эльзас», с которой я принял мои первые сражения и где я встретил товарищей, чей патриотизм, решительность и сноровка в бою вселяли в меня гордость за мое французское происхождение.

Как только грузовик проехал караульное помещение, я увидел, что флаг Франции, развевавшийся напротив зоны рассредоточения, скрылся за деревьями.

Предупрежденный Жаком, я избавился от большей части моего снаряжения. Но тем не менее, я был, как обычно, перегружен: чемоданы, парашютная сумка, которая, казалось, была набита свинцом (проклятый парашют и его маленький ялик, казалось, весили тонну!), ремень для револьвера и подсумок, жилет Ирвина. Путешествующие с любопытством смотрели на меня, пока я стоял на платформе в ожидании своего поезда.

В Ашфорде меня подобрал грузовик и спустя несколько минут я оказался на 125-м аэродроме.

Жак представил меня. Я встретил очаровательную банду воздушных пиратов, состоящих в 602-й эскадрилье «Сити оф Глазго», — шотландцы, австралийцы, новозеландцы, канадцы, один бельгиец, два француза и несколько англичан.

Ведущим самолетом эскадрильи был ирландец Майк Бейтаг с розовым мальчишеским лицом, большой любитель выпить, отличный пилот и хороший командир.

Оба командира авиазвена были феноменальными людьми, каждый по-своему. Командир авиазвена «А» в рекордное время сделал себе карьеру от сержанта до капитана авиации благодаря лишь напористости и мужеству. Огромного роста, сильный, как бык, он всегда ухмылялся, показывая редкие зубы. Его звали Билл Лауд. Другой, Макс Сатерленд, был типичным продуктом английского частного привилегированного учебного заведения; в прошлом он был чемпионом по боксу, служил в лондонской полиции. Я должен был быть в его звене. Хороший парень, немного незрелый, подверженный переменам настроения,

проявлявший как сильное упрямство, так и чрезмерное добродушие. Тем не менее отличный летчик, очень опытный и храбрый, как лев. Мы быстро подружились.

После Биггин-Хилла, с его удобствами и его особым статусом первой в мире базы истребителей, 125-й аэродром произвел впечатление довольно провинциального. Но в нем царила атмосфера дружелюбия и веселья, где не думали о завтрашнем дне. Эскадрилья 602-я была одной из самых ярких звезд в «Битве за Англию», но отошла на вторые позиции за последующие два года. Она была одним из первых подразделений, которое перевели в тактические военно-воздушные силы, и в течение нескольких месяцев снова завоевывала добрую славу, находясь под командованием энергичного Бейтага. Военно-воздушные силы Великобритании в тесном взаимодействии с сухопутными войсками должны были предоставить подразделения, чтобы поддержать вторжение па европейский континент. Для этой цели 602-я эскадрилья в числе десятков других была вовлечена в интенсивный процесс подготовки: атака с земли, обстрел пулеметным огнем, тактическая разведка, бомбометание с пикирования и т. д.

Наконец эти подразделения послали на аэродромы для завершения их тренировок. В течение четырех месяцев летчики жили в палатках, обучаясь пополнять запасы топлива и вооружения, маскировать свои самолеты и защищать их с пистолетом-пулеметом Томпсона, то есть вести практически настоящую «десантно-диверсионную» жизнь.

Производя операции с аэродромов, подобных тем, которые инженеры построили бы за несколько часов (два-три луга, соединенные взлетно-посадочной полосой с помощью разостланной на земле стальной сетки), эскадрильи 602-я, 132-я, 122-я, 65-я и некоторые другие участвовали также в наступлении ВВС Великобритании. Оснащенные «Спитфайрами-VD» с укороченными крыльями, эти эскадрильи выполняли задачи непосредственной поддержки «марадеров», «митчеллов» и «бостонов»

Аэродром 125-й поделили: 602-я эскадрилья, другое летавшее на «спитфайрах» подразделение — 132-я эскадрилья «Сити оф Бомбей» под командованием командира эскадрильи Колоредо-Мэнсфилда и противотанковая эскадрилья «Харрикейи» № 184. Аэродром находился на песчаной косе Данджнесс. Это было

довольно красивое место, особенно в солнечном сентябре.

Наши палатки стояли во фруктовом саду. Атмосфера была восхитительной, как в кемпинге или на пикнике. Мы объедались огромными, сочными яблоками, лишь высунув руку из палатки. Они, возможно, были не вполне зрелыми, но свежий воздух и энергичное переваривание позволили нам выжить без каких-либо недомоганий. Мы ели на улице или, когда шел дождь, в казармах, где все летчики собирались вместе. У меня не было ни котелка, ни «утюгов», поэтому я брал их у Жака.

Фактически я также жил в его палатке, которую мы делили с бельгийцем Джемом Осте и совершенно очаровательным англичанином, которого звали Джимми Келли, — он стал одним из моих лучших друзей. Он гневно кричал всякий раз, когда кто-нибудь начинал говорить на французском языке. Мы спали на походных кроватях и мылись в реке — вода была очень холодной, поэтому мы старались мыться как можно реже.

Большой проблемой было освещение. Свечи были очень опасны из-за сена, настланного на земле. Из резервов ВВС нам выдали фонари типа «летучая мышь», но они никогда не работали. Когда были спички, не было фитиля. Когда с огромным трудом доставали фитиль (обычно добытый в соседней палатке), не было парафина. А когда мы, наконец, собрали все необходимое и зажгли с величайшей осторожностью, вспыхнуло пламя, после чего последовали паническое бегство и борьба с огнем вместе с пенными огнетушителями. Вся палатка получила разнос от командира эскадрильи, и под конец мы довольствовались огнем зажигалки и светом звезд.

По утрам нас будил солдат с канистрой кипящего чая, производя столько шума, что через пять минут все были на ногах и стремглав мчались босиком по траве с кружками в руках. Затем с более или менее непромокаемыми брезентовыми ведрами, очень небрежно вымытыми, мы шли набрать в реке воды, надевали грязное походное обмундирование и летные ботинки, обматывали шарфы вокруг шеи и галопом неслись в столовую за яичницей с беконом, чашкой кофе и куском хлеба, испеченного на близлежащей ферме.

Затем следовала безумная езда на 12 джипах по аэродрому, опасно цепляющихся один за другой, езда на максимальной скорости по полям, перепрыгивание через канавы и разрушение

изгороди.

Мы быстро убирали с аэродрома маскировочные сети, разогревали и проверяли двигатели и готовились для тренировочных полетов.

Такой была повседневная жизнь в моей новой эскадрилье.

«Обрезанный, укороченный, загнанный» — великолепное описание «Спитфайра-VD», придуманное большим юмористом эскадрильи Томми Томмерсоном.

«Обрезанный» — из-за его обрезанных крыльев. Для того чтобы увеличить скорость и маневренность, инженеры Виккерса укоротили крылья «спитфайра» приблизительно на 1 метр 23 сантиметра, гармонично закруглив овал.

«Укороченный» — из-за его двигателя «Мер-лин-45М». Это был «Мерлин-45», «роллс-ройс», турбина с компрессором наддува, уменьшенная в диаметре, что позволяет мощности упасть ниже 3000 футов, от 1200 до 1582 лошадиных сил. Так как объем воздуха в компрессоре наддува значительно уменьшили, кривая мощности быстро упала от 8000 до 12 000 футов, имея лишь около 500 лошадиных сил. Кроме того, эти двигатели, искусственно вырабатывавшие до 18 форсажей, имели очень короткую жизнь.

«Загнанный» — не требует разъяснений. Это слово выражало общее мнение летчиков о «Спитфайрах-VD». Очень быстрые на уровне земли или моря (350 миль в час подъем вверх и полет на одинаковой высоте), они становятся неуклюжими на высоте 10 000 футов — высоте, на которой приходилось вести операции, выполняя задачу прикрытия. Эти квадратные крылья также значительно умаляли основное преимущество «спитфайров» — способность делать крутой поворот.

Эти машины не вызывали у пас особого доверия, — чувство, которое было более или менее подтверждено фактом, что корпус самолета служил около 300 часов, и то с большим трудом, а мотор 100–150 часов. Пересекать Канал туда и обратно дважды в день на одномоторном самолете подобного типа — не всегда привлекательно! И в довершение ко всему малокалиберная автоматическая пушка вмещала лишь 60 снарядов каждая (в отличие от 145 на «Спитфайре-IX»!).

«Фокке-Вульфы-190» значительно превосходили «Спитфайры-VD», поэтому можно представить мой очень сдержанный энтузиазм, когда Сатерленд сообщил мне, что нам нужно совершить еще пять или шесть полетов на «Спитфайрах-VD» до прибытия наших совершенно новых «IX-B».

Дело «Манстерленда»

Немцы во время войны довели свое упрямство до уровня национальной ценности. Когда провидение добавило удачу этому качеству, возникли некоторые ситуации, которые не поддавались логике. «Манстерленд» конечно же запомнится потомкам как символ тевтонского упрямства, а также британского упорства, если уж на то пошло.

«Манстерленд» — быстрое ультрамодное грузовое судно водоизмещением 10 000 тонн, оснащенное турбинным двигателем, работающим на керосине. Оно неожиданно появилось в центральноамериканском порту и предназначалось для Японии. Там в судно погрузили драгоценный груз — резину и редкие металлы, а затем оно снова спокойно пошло в Германию.

Фортуна улыбается храбрым, и благодаря ряду невероятных обстоятельств судну удалось пройти через воздушный и морской патрули и приплыть в Брест. Его сразу же сфотографировали, и спустя три часа 24 «тайфуна» бомбили его с пикирования. Тем же днем в районе 18 часов его атаковали 32 «митчелла» с сильным прикрытием, но без существенных результатов.

Ночью на полной скорости оно направилось в Шербур, и по прибытии в порт его сфотографировали. Изучение отпечатков негатива показало, что все было готово для его разгрузки. На рассвете три корабля с зенитной артиллерией из Гавра и два из Сент-Мало отвели якорь в Пеле, а большое освещение и тяжелая зенитная артиллерия были уже наготове.

Чрезвычайно неблагоприятные метеорологические условия привели к провалу рейда, запланированного приблизительно на 8 часов утра.

С подобного рода проблемой трудно справиться без средних бомбардировщиков. «Бьюфайтеры» не могли вмешаться, так как сооружение шербурской гавани не позволяло предпринять торпедную атаку. «Бостоны» пытались бомбить с малой высоты, но посылаемые бомбовые снаряды при скорости 250 миль в час не смогли разбить судно в пух и прах.

Погода ухудшалась — дождь, туман, низкие облака.

В 8.45 летно-подъемный персонал авиакрыла срочно собрали в Интеллидженс рум. Тут же привели в состояние боевой готовности 602-ю и 132-ю эскадрильи. Вначале Вилли Хиксон напомнил нам в наскоро прочитанной речи, что груз «Манстерленда» был очень ценен для немецкой индустрии. Тысячи тонн латекса, смешанного с новым синтетическим продуктом, были нужны для 22 бронетанковых дивизий, и этого хватило бы на два года. Специальные металлы требовались для немецкой индустрии, производящей реактивные двигатели. Кроме того, кригсмарине нельзя позволить уйти по причине возмутительного нарушения блокады.

«Тайфуны» в количестве 36, оснащенные 1000-фунтовыми бомбами замедленного действия, должны были заставить «Манстерленд» зайти в бухту, чтобы можно было попытаться потопить или взорвать его. Особым разрешением авиационного командования задачу их прикрытия поручили 602-й и 132-й эскадрильям.

Наша роль будет заключаться в нейтрализации зенитной артиллерии кораблей, а затем отражении действий немецких истребителей, сосредоточенных в случае необходимости на Котентинском полуострове.

Для увеличения радиуса действия авиазвено совершит посадку в Форде, где будет организовано пополнение запасов топлива, а оттуда мы снова поднимемся для встречи с «тайфунами» над Брайтоном на нулевой высоте.

Командир авиазвена Юль, перспективный руководитель операции, коротко напомнил нам, что корабли с зенитной артиллерией обычно вооружены четырьмя четырехкратными автоматическими установками с 20-миллиметровыми снарядами, а также четырьмя или восемью автоматическими орудиями с 37-миллиметровыми снарядами. Последние фотографии ОФР (отделение фотографической разведки) показали, что вдоль дамбы, связывающей шесть бродов рейда, находятся, как минимум, 190 легких пушек зенитной артиллерии, вероятно получившей подкрепление и очень активной с момента прибытия нашего клиента.

В принципе две эскадрильи разделятся на шесть отделений по четыре самолета в каждом и будут следить за кораблями с

артиллерийскими орудиями, чтобы заставить их замолчать на несколько секунд, необходимых для прохождения «тайфунов». После этого они должны предпринять атаку против любого формирования истребителей.

Наконец командование решило положиться на специальную службу спасения морского пространства, чьи быстрые моторные лодки расположатся между Шербуром и британским побережьем вдоль нашего маршрута полета.

Даже для самых восторженных из нас эти решения выглядели подозрительно, словно запоздалое раскаяние со стороны командования и приобретало зловещий смысл.

Последние приготовления перед взлетом мы выполняли в тишине. Лишь Джо Кестрак выразил разочарование по поводу ожидаемого эффекта, так как каждый раз военно-морской флот портил работу, а бедным ВВС приходилось исправлять эту неприятность. На Форде была обычная паника по поводу взрывов покрышек и плоских стартовых батарей.

К счастью, долгая практика Юля на передовых аэродромах привела к тому, что в запасе нашлось 3 резервных самолета, и в 9.50 эскадрильи 602-я и 132-я поднялись в небо в полном составе.

Я летел в Блю-4, рядом с Жаком, который был в Блю-3, в отделении Кена Чарнея.

По пути на место встречи мы пролетели мимо трех «бостонов», чьей задачей было рассредоточиться вдоль направления на расстоянии 20 миль, и пошли к мысу Аг, к полоскам станиоли, предназначенной для создания радиотехнических помех немецкому радару. Благодаря этому и легкому туману мы могли достичь входа в Шербур и избежать участи оказаться замеченными.

С «тайфунами» мы соединились над Брайтоном на уровне крыш домов и направились на Шербур окольным путем, легко и плавно скользя по серому небу.

Я не люблю летать так низко со всеми атрибутами в виде дополнительных баков и сидений для летчика. Всегда есть опасность, что двигатель может заглохнуть хотя бы на долю секунды, а этого вполне достаточно, чтобы получить состояние

опьянения на скорости 300 миль в час.

Мы летели сквозь полосы светонепроницаемой мглы, что заставляло нас выполнять сложные ПП (полеты по приборам) всего в нескольких футах над уровнем моря, которого, конечно, мы не видели. «Тайфуны», несмотря на две бомбы весом в 1000 фунтов под его крыльями, летели быстро, и мы старались не отстать от них.

Я боялся увидеть красный свет на пульте управления, указывающий на то, что в моем карбюраторе осталась капля бензина. Я начал потеть с головы до пят. На что это будет похоже, когда вступит зенитная артиллерия?

10.15. Туман сгустился и начался дождь. Инстинктивно отделения сомкнулись, чтобы сохранить визуальный контакт.

Неожиданно тихий голос Юля нарушил строгую тишину:

— Бросайте своих детей, как можно скорее открывайте огонь, через шестьдесят секунд стреляйте прямо вперед!

Освободившись от своего бака и имея двигатель в 1600 лошадиных сил, мой «спитфайр» резко рванул вперед, и я занял позицию слева от Жака в 50 ярдах и чуть позади него, напрягая глаза, чтобы увидеть хоть что-нибудь в проклятом тумане.

— Осторожно, отделение Еллоу, корабль с зенитной артиллерией, час дня!

После Фрэнка Вулли именно Кен Чарней сразу же увидел корабль с зенитной артиллерией, прямо напротив нас!

— Макс Блю атакует, 12 часов!

Серая масса, катящаяся во мгле, небольшая труба, приподнятые артиллерийские площадки, мачта, ощетинившаяся радиолокационной антенной, затем быстрые, словно стаккато, вспышки из-за судовых надстроек. Боже! Я отпустил защелку предохранителя, пригнул голову и укрылся за броневой плитой. Пучки зеленых и красных трассирующих снарядов шли во всех направлениях. Следом за Жаком я промчался сквозь обстрел 37-миллиметровыми снарядами из патронной обоймы. Они промахнулись. Соленая вода затуманила мне ветровое стекло. Я

был в 50 ярдах от корабля с зенитной артиллерией. Жак, идущий впереди меня, горел; я видел вспышки, исходящие из его орудий, и порожнюю тару, извергающуюся из его крыльев.

Я целился в мост между поврежденной трубой и мачтой корабля и стрелял длинной, яростной, продолжительной очередью огня, сильно надавив пальцем на кнопку. Мои снаряды ударяли о черный полосатый корпус, поднимались выше к перилам и мешкам с песком. Ветровая лебедка полетела вниз, откуда-то хлынула струя воды. В 20 ярдах двое мужчин в джерси темно-синего цвета бросились плашмя лицом вниз, в 10 ярдах четыре ствола орудия целились между моих глаз, но тут мои снаряды быстро взорвали все вокруг. Заряжающий, несущий две полные обоймы, упал в море, затем взорвались четыре бочки, и я ощутил вибрацию от взрыва, когда пролетал в ярде от них, затем запах стальной проволочной антенны, вырванной моим крылом. Пролетая, я чуть не задел мачту!

Фу! Пронесло.

Мои конечности дрожали ужасной нервной дрожью, зубы стучали. Жак делал зигзаги между поднимаемыми снарядами потоками. Море кипело.

Полдюжины запоздалых «тайфунов» прошли справа от меня, словно стая дельфинов, несущаяся от ада, разверзшегося за длинной гранитной стеной волнолома.

Я прошел над возвышавшимися сооружениями, чьи стены, казалось, изрыгали огонь из амбразур башен, современных бетонных оконных створок и из-за бруствера времен Тридцатилетней войны.

Сейчас мы были в центре рейда — среди беспорядочной смеси траулеров и обломков, выделявшихся между потрепанных причалов. Погода, казалось, немного прояснилась — знак того, что надо следить за фашистскими истребителями! Небо было вдоль и поперек испещрено трассирующими снарядами, освещено вспышками, усеяно черными и белыми клубами дыма.

«Манстерленд» был там, окруженный взрывами, пламенем и обломками. Его четыре мачты, ощетинившиеся дерриками и маленькой трубой, уверенно возвышались над дымом в кормовой части. Атака «тайфуна» шла полным ходом. Непрекращающиеся

взрывы бомб сопровождались невероятными вспышками огня и черными облаками дыма, сгущающимися при их отдалении. После взрыва бомбы, брошенной одним самолетом, «тайфун» исчез бесследно. Один из огромных грузоподъемных кранов начал рушиться, словно карточный домик.

— Алло, Боб ведущий, Кенвей на связи. Вокруг немецкие истребители, будь осторожен!

Какой ад! Я был рядом с Жаком, который набирал высоту по спирали, пробираясь через слой облаков. Из кучевых облаков, в нескольких ярдах от нас, появились два «тайфуна», и я приостановился как раз вовремя, чтобы стрелять в них. Со своими массивными носами и короткими крыльями они смотрелись жутко, словно «фокке-вульфы».

— Блю-4, прорывайся!

Жак стремительно прорвался, и его «спитфайр» промчался в нескольких ярдах под моим носом, образуя белую струйку у конца каждого крыла. Во избежание столкновения я подождал долю секунды, и «фокке-вульф», на этот раз настоящий; загрохотал сзади, стреляя из всех четырех орудий. Гильза срикошетировала о капот. Когда я перевернулся на спину, чтобы он был у меня под прицелами, второй «фокке-вульф» появился у моего ветрового стекла, прямо передо мной, меньше чем в 100 ярдах. Его большой желтый двигатель и медленно вращающийся винт, казалось, бросятся на меня, а крылья освещались огнем его орудий. Сильный удар! Повсюду вокруг моего раскалывающегося ветрового стекла, которое превратилось в мутную стену перед моими глазами, появились звезды. Ошеломленный, я не смел двигаться из-за страха столкновения. Он прошел прямо надо мной. Струя масла начала разливаться по всему капоту.

От избытка самолетов и взрывов зенитного огня на небе не было свободного местечка. Я охотился за другим «фокке-вульфом» и промахнулся — к счастью! Это был «тайфун». Робсон кружился с немецким истребителем. На фюзеляже на черном кресте я видел взрывы его снарядов. «Фокке-вульф» медленно перевернулся, показывая свое желтое «брюхо», и начал пикировать, кашляя дымом и пламенем.

— Хорошее шоу, Робби! Ты сбил его!

Давление моего масла было тревожно низким. Снова начался дождь, и за несколько секунд мой капот покрылся мыльными рисунками. Я проскользнул в облака и взял курс на север, летя по приборам, прежде предупредив Жака и Юля по радиосвязи.

Я прибыл в Тангмер, приложив для этого все усилия, давление масла было на нуле, а двигатель раскалился докрасна и был готов взорваться. Мне пришлось сбросить капот, чтобы видеть все происходящее, и приземлиться.

В этой операции мы потеряли двух летчиков, 132-я эскадрилья — тоже двух. Были разбиты 7 «тайфунов» плюс те 2, которые сели в Шербуре и чьих летчиков подобрали моторные лодки.

Что касается «Манстерленда», то судно, хотя и серьезно поврежденное и с частично сгоревшим грузом, спустя две ночи достигло цели, дойдя до Дьеппа. В конце концов оно затонуло недалеко от побережья Голландии в результате воздушного налета «бьюфайтеров».

Шарикоподшипниковый завод и бомбардировщики «Летающая крепость»

Когда пришел ежемесячный прогноз погоды, директора, отвечающие за планирование американского личного состава, решили использовать в своих интересах последние хорошие деньки года и разбомбить Швайнфурт. Там, на юго-востоке Бремена, в сердце Германии, раскинулся огромный шарикоподшипниковый завод, самый большой в Западной Европе. Это была цель первоочередной важности.

Если бы 8-е подразделение ВВС не атаковало 13 октября, то до наступления благоприятных погодных условий пришлось бы ждать, как минимум, еще четыре длинных зимних месяца. За это время завод выпустил бы шариковые подшипники для тысячи авиационных двигателей люфтваффе.

Это была необычайная погоня за временем. Всю операцию нужно было организовать за сорок восемь часов. Обеспечение абсолютной секретности па сотне аэродромов, чтобы мобилизовать почти 1300 британских и американских истребителей для бомбардирования сотен «Летающих крепостей», и подготовка патронташей длиной в 10 ярдов для каждой тысячи

пулеметов — нелегкая задача.

Тогда «спитфайры» впервые собирались лететь через Германию. Так как самолеты должны лететь над территорией врага па протяжении долгих четырех часов, мы предвидели грозную реакцию со стороны вражеских истребителей. Между Бельгией и Данией люфтваффе имело в распоряжении около 3000 «мессершмитов» и «фокке-вульфов». Американские ВВС считали, что у «тандерболтов» и «мустангов» будет много дел и слишком мало боеприпасов и горючего, чтобы справиться самим, поэтому попросили подкрепления у ВВС Великобритании.

Но «спитфайры» — быстрые истребители-перехватчики — не были приспособлены для функции прикрытия на дальнее расстояние, поэтому должны были нести специальные дополнительные баки для увеличения такого далекого радиуса действия, как Германия.

За три дня, не часом больше, ватфордский завод обязался изготовить 800 баков объемом в 90 галлонов. Около тысячи рабочих трудились день и ночь, и па рассвете 13 октября истребители ВВС Великобритании прикрепили их к «брюху» «спитфайров».

В последнюю минуту, когда все уже было готово, сообщили об отмене приказа: час Н перенесли на следующий день на 12 часов.

14 октября 1943 года. В 8 часов утра тяжело нагруженные «Летающие крепости» и «либерейторы» начали взлетать с 37 аэродромов. В течение часа они кружили над Халлом, выстраиваясь в четыре безукоризненные «коробки» по 70 машин в каждой так, что конец крыла одного самолета примыкал к концу крыла другого.

В 10.40 отправились в путь 19 эскадрилий «тандерболтов» (15 из 9-го подразделения ВВС и 4 из 8-го), чтобы присоединиться к армаде и занять позиции прикрытия, а в это время «спитфайры» повернули на 180°.

В 11.15 во время последнего прямого захода на посадку к объекту 20 эскадрилий «лайтнингов» и «мустангов» отправились защищать большие машины с четырехактивными двигателями.

Перевооруженные и дозаправленные «спитфайры» были готовы снова взлететь где-то в 12 часов, чтобы прикрывать возвращение всех задействованных сил; сбор был назначен на 13.15 у северной германо-голландской границы.

10 эскадрилий «спитфайров», зарезервированных для операции, сосредоточились на четырех аэродромах в Норфолке — точке, ближайшей к нашей цели. Первый взлет в 9 часов утра был неуклюжим, так как летчики не привыкли к лишнему весу на своих машинах. Разбились два «спитфайра». У нескольких разорвались шины, некоторые имели проблемы с баками, вызванные воздушными пробками.

Мы с Жаком были в числе пострадавших. Приземление на наши непрочные шины с 90 галлонами горючего под «брюхом» и еще с 130 галлонами на крыльях и фюзеляже было рискованно — словно приземление на яйца, как выразился Жак. Кипя от бешенства, мы наблюдали за исчезновением в утренней мгле тучи «спитфайров» в направлении Германии.

Механики немедленно приступили к работе, опустошая и проверяя баки, пока мы спали под крыльями, готовясь ко второму вылету.

В 11.45 авиазвенья «спитфайров» вернулись, и орды механиков взгромоздились на теплозаправщики, чтобы пополнить запасы горючего за рекордное время, пока летчики, пошатываясь на своих онемевших ногах, ели сандвичи и запивали чашкой чая. Они были суровы и не склонны к разговорам.

Все шло хорошо — довольно много зенитного огня, но до того времени, пока они не исчерпали все свои догрузки (то есть в 10.30), не появился ни один немецкий истребитель.

До 12 часов оставалось несколько минут, мы только уселись в наши кабины, как начали орать громкоговорители:

— Алло, алло, начальник авиационной базы на связи со всеми летчиками. Значительно превосходящие силы вражеских истребителей открыли сокрушительный огонь по большим париям над Германией. Эскадрильи должны срочно взлетать, чтобы обеспечить настоящее прикрытие. Должно быть сделано все возможное, чтобы привести парней «Летающих крепостей» домой в целости и сохранности. Сегодня они выполняют важную работу.

Поторапливайтесь и удачи всем!

В 12.04 с залива Брадвелл взлетели 132-я, 602-я, 411-я и 453-я эскадрильи. Мы с Жаком летели в возглавляемом Сатерлендом отделении Еллоу-4 и Еллоу-3.

13.15. — Внимание, Кло-Кло, 12 немцев сверху, 5 часов!

Макси быстро призвал Жака к порядку за французскую речь:

— Заткнись к черту со своим французским! У всех нервы были на пределе. Уже почти полтора часа мы летали на высоте 30 000 футов при арктическом холоде. Циферблаты всех приборов в беспорядке плясали перед моими уставшими глазами: альтиметр, искусственный горизонт, индикаторы воздушной скорости и «поворота и крена», радиатор, масляный и цилиндрический термометры, манометры, сигнальные огни — в смеси цифр и стрелок.

Я постоянно думал о баке, висящем под моим «спитфайром». Если верить часам, теоретически моей жидкости хватит еще на семь минут до его сбрасывания. Спина болела, пальцы ног замерзли, глаза слезились, из носа текло — в целом я чувствовал себя отвратительно и все воспринималось как полная путаница.

Погода, которая была такой прекрасной до полудня, ухудшилась, и гряды облаков с туманом вертикально поднимались от земли, словно крепостные валы. Проходя сквозь одно из этих больших кучевых облаков, мы с Жаком потеряли связь с остальной эскадрильей. Сейчас мы заблудились в аду и теснее прижались друг к другу, пытаясь добраться до места сбора.

В действительности мы, должно быть, пролетели то проклятое место сбора, а иначе как, черт возьми, можно было понять хоть что-нибудь в этом дьявольском шабаше из самолетов и облаков? Было совсем невозможно точно определить наше местонахождение. Ниже, у нас слева, были очертания последних Фризских островов — они казались желтыми и бесплодными на фоне серого моря. Где-то справа под туманом должен быть Эмдэн и богатые, окаймленные каналом пастбища Северной Голландии. Уже далеко позади нас находился залив Зейдер-Зе. Высоко в небе был кошмар. Я никогда не видел ничего подобного. Пучки зенитного огня появились из пустоты и бесшумно повисли с боков облаков. Пространство родило полчища немецких истребителей

— тревожный пример спонтанного размножения. Мы прошли мимо «лайтнингов» и «мустангов», спешащих домой с пустыми магазинами, их летчики вымотались и виляли между облаками, пытаясь избежать столкновения.

Наконец бомбардировщики!

Сцена ужасной паники. Впервые скоординированными усилиями зенитной артиллерии и лавин «Юнкерсов-88» и «Мессершмитов-410», вооруженных реактивными снарядами, коробки «крепостей» были разбиты, дислоцированы, почти полностью уничтожены. Большие бомбардировщики были рассеяны по всему небу, тщетно пытаясь объединиться в тройки или четверки, чтобы форсировать огонь. «Фокке-вульфы» стремительно неслись за добычей. Как же много их там было! Они появлялись отовсюду, словно из преисподней, с голландских аэродромов, другие готовились взлетать.

«Спитфайры» и бомбардировщики были слишком сильно рассредоточены, чтобы осуществить организованный план защиты. Каждый был брошен на произвол судьбы — спасайся кто может. Голос оператора в радиосвязи стал таким далеким, что был едва слышен; без пего, без его поддержки и совета, мы ощущали себя отрезанными от мира, одинокими, беззащитными, безоружными.

Было чудом, что нас еще не сбили! Переворачиваясь и уворачиваясь, паля из орудий, нам удалось подняться довольно высоко над основной стычкой. Я израсходовал половину своих боеприпасов. Я должен был найти кого-то, с кем отправиться домой.

Неожиданно Жак заметил в середине неба, усеянного парашютами и горящими самолетами, десятка четыре «фокке-вульфов», налетевших на 4 «крепости», которые медленно тащились сзади, пытаясь защитить «либерейтора», один из двигателей которого горел.

Что мы могли сделать? В этой дьявольской давке было невозможно кричать о помощи. Все «спитфайры», насколько мог видеть глаз, кружили вокруг в воздушном бою и, казалось, врезались в облака и снова отскакивали, словно боксеры от канатов ринга. Я посмотрел на мой бензиномер. Осталось только две минуты. Ничего, израсходую немного.

— Алло, Жак, бросаю своего ребенка!

Я устремился вниз и сильно дернул сброс, а Жак в это время наблюдал за мной. Освободившись от груза, мой «спитфайр» срикошетировал вперед.

— Давай, Жак, твоя очередь!

Бак Жака затрепетал внизу в ливне горючего.

— Атакуй!

Включив прицелы, с пальцем на кнопке пуска, мы вместе неслись на спине и пикировали на «фокке-вульфы», кружащиеся вокруг бомбардировщиков. Во время пикирования я сохранял бдительность и попытался выбрать одного. Они атаковали с каждой стороны — спереди, сбоку, сзади. Один из самолетов — это была «крепость» — вышел медленно в штопор. Другой неожиданно взорвался, словно гигантский артиллерийский снаряд, и взрыв оторвал ему правое крыло. Расплылся большой черный гриб, из которого падали раскаленные обломки. Сейчас асимметричное очертание «крепости» уменьшалось и ослабевало, падая, как мертвый лист. Словно сияющие новые гвозди на стене — один, два, четыре, шесть парашютов неожиданно усеяли небо.

Я прошел в нескольких ярдах от покалеченного «фокке-вульфа», оставлявшего черную вуаль, боеприпасы потрачены не зря, он получил свое.

У меня было ощущение, что я пикировал в аквариум, кишащий помешавшимися рыбами! Ничего, кроме радиальных двигателей, желтых «брюх», черных крестов и укороченных крыльев, бьющих по воздуху, словно плавниками. Воздух был испещрен разноцветными дымотрассирующими пулями, и я инстинктивно моргал.

Вот они мы! Я напряг мышцы живота, нажал ногой на верхнюю педаль руля управления, чтобы противостоять центробежной силе, напряженно проглотил слюну, чтобы избавиться от горького привкуса во рту, и резко вышел из пикирования. До того как у меня появилось время пристреляться по реперу, мой палец инстинктивно нажал на кнопку пуска. Очередь огня по «фокке-вульфу», который на секунду заслонил

мое ветровое стекло. Промахнулся! Изумленный, он остановился и ушел прочь. Жак стрелял по нему и тоже промахнулся, но серый «мессершмит» с крыльями, обрамленными орудийным огнем, преследовал его. Я закричал:

— Осторожно, Жак! Бей по правому флангу!

Я всем своим весом быстро навалился на органы управления, земля завертелась по кругу — но слишком поздно, «мессершмит» был вне досягаемости. Я весь пропитался потом.

Напротив меня два «фокке-вульфа» сходились в одну точку, чтобы атаковать «крепость», дрейфующую словно обломки самолета. Взгляд в зеркало: Жак был там. Красные нити моего прицела опоясали зелено-желтый «фокке-вульф» — Иисусе, как близко он был! Крылья моего «спита» задрожали от сокрушительных ударов двух моих пушек… Три вспышки, извержение пламени, и серый хвост показался в его мутной струе!

Затем я увидел стену огня сбоку облака, прямо там, где в тот момент был самолет Жака. Мое сердце замерло… но именно его торжествующий голос кричал в радио:

— Ты видел это, Пьер? Я сбил его!

Слава богу, это был «фокке-вульф», а не самолет Жака, и уголком глаза я видел его «спит», качавшийся в 50 ярдах. Вдруг неожиданный порыв, обжигающий лицо. Мои барабанные перепонки пронзил оглушающий свист воздуха сквозь дыру, проделанную снарядом в моем ветровом стекле. Сильный удар! Еще… Я рванулся неистово, немец был так близко, что огни его орудий заставили меня закрыть глаза. Но Жак был там, и «фокке-вульф» поспешно ушел. На время я полностью потерял представление о том, что происходило. В течение десяти минут я слепо следовал инструкциям Жака по радио; когда я снова понял суть происходящего, мы были на середине Северного моря. С правого фланга у меня была «крепость», продырявленная как решето, но по-прежнему летающая, а по левому флангу — красноносый «мустанг», с трудом плетущийся в одиночестве.

Наконец-то Англия. Лишь внутри страны я смог различить 4 разбитые «крепости» на аэродромах.

Мы приземлились в Манстоне после «крепости», измученные,

выжатые. Нас поставил на стоянку «мустанг». Знакомства. Летчиком был знаменитый майор Бисон, командир 7-й эскадрильи «мустангов». Это было его последнее задание, так как через неделю его должны были репатриировать в Штаты.

— Да, — сказал он, оглушительно хохоча, — я надеюсь, мне дадут отпуск, быстро, против японцев!

Швайнфуртский завод сровняли с землей, но из 280 «крепостей» лишь около 50 были пригодны к полету. Мы потеряли более 100 экипажей; было сбито 197 немецких истребителей и 51 наших.

Обнаружение «V-1»

1 декабря 1943 года. У меня было ощущение, что ВВС Великобритании имели комплекс самолет-снаряд. Несколькими неделями раньше немцы, во главе с Гитлером, начали свою операцию с секретным оружием, и независимая пресса па-перебой писала об ужасных историях с гигантским реактивным снарядом, управляемым через радиосвязь и способным перенести три тонны взрывчатого вещества на расстояние в 150 миль, и т. д. и т. д.

Мы читали газеты и пожимали плечами. Но в один прекрасный день всех летчиков позвали в Интеллидженс рум. Вилли Хиксон мрачно открыл крупномасштабную карту Северной Франции, усыпанную маленькими пронумерованными флажками.

— Господа, ситуация серьезная! — И он начал отнюдь не утешительную речь, в которой подчеркнул следующие факты: — Либо, с одной стороны, немец пытается запугать нас или, с другой стороны, ему действительно удалось создать это изобретение, и вполне возможно, что однажды утром мы узнаем, что половина Лондона разгромлена. Мы все же думаем, что это блеф. Но министерство авиации относится к этому серьезно и говорит о необходимости предпринять бомбардировочные атаки против всех этих точек, отмеченных на карте.

Два месяца назад организация «Тодт» начала оборудование почти 200 таких мест. Нельзя допустить, чтобы хоть одно из них было завершено. Вы видите 18 точек, отмеченных красными флажками, — это там, где сделано больше всего в этом направлении, их завтра будут бомбить 1300 самолетов. Мы будем продолжать, пока не будут уничтожены все. Сейчас последнее предупреждение: на первого из вас, кто упомянет об этих фактах хоть кому-нибудь, будет наложено самое серьезное взыскание. Народу нельзя дать ни единого шанса для паники.

«Незасчитанные мячи» — кодовое название, данное этим местам, размножающимся как грибы; чем больше их уничтожали, тем больше их появлялось снова. Если это действительно блеф, немцы, должно быть, хорошо посмеялись.

Постепенно мобилизовали каждый тип самолета и направили против «реактивного побережья», как окрестили это место от

Булони до Шербура. Вскоре послали в драку 184-ю эскадрилью с ее старыми «ураганами». Несчастные машины с их четырьмя реактивными снарядами в 60 футов тащились со скоростью 200 миль в час. Необходимы были исключительные нервы, чтобы при такой скорости сражаться с немецкой зенитной артиллерией на уровне земли.

С детским легкомыслием и неприязнью мы насмехались над летчиками и их предчувствиями дурного. Все стало гораздо серьезней. Немцы начали получать новые «тайфуны», и действительно было сложнее сбить такой самолет, так что предчувствия наших летчиков почти сбылись.

Поэтому мы недолго над ними смеялись. Как только 4 декабря 8 «ураганов» пересекли французское побережье, их атаковали 10 «Мессер-шмитов-109G». Эскадрилья 184-я во главе с командиром Розом защищала себя не на жизнь, а на смерть. Гнувшиеся под тяжестью бомб и имея всего лишь 7,7-миллиметровые снаряды против немецких 20– и 13-миллиметровых, шансы «ураганов» прорваться были очень малы. Шестерых сбили, а другие два разбились при посадке, оба их летчика были серьезно ранены вражескими пулями. Мы неожиданно перешли от смеха к слезам, когда было решено, что в будущем «ураганы» будут прикрывать снизу, на уровне земли, «спитфайры».

15 декабря 1943 года. Стояла мгла, и сырые облака касались верхушек деревьев. Наконец-то мы могли немного отдохнуть.

Я завтракал в столовой, сидя за яичницей с беконом и с несколькими кусочками тостов, отлично прожаренных и пропитанных сливочным маслом, и в то же время планировал программу на день. Конечно же будет «широкий прокат», я приму горячую ванну, затем после ленча мы с Жаком поедем в Мейдстон, если его машина не развалилась на части. После фильма мы поужинаем в «Звезде», а после хорошей выпивки вернемся и ляжем спать.

— Алло! Алло!

Черт! Снова этот проклятый громкоговоритель.

— Операционные штабы на связи. Следующим летчикам 602-й эскадрильи срочно явиться с докладом в Интеллидженс!

Я кипел от ярости, услышав свое имя среди восьми названных. Проглотил чашку кофе, намазал двойным слоем джема последний кусок тоста и убежал. В Интеллидженс я оказался последним из явившихся. Все остальные были уже там и, как я скоро заметил, смотрели друг на друга с мрачными лицами.

Конечно, те типы из ГЦУ (группы Центрального управления) не могут ожидать, что мы полетим в такой день!

Я заметил, что все восемь летчиков были из 184-й. Все теперь стало понятно. Одно из тех прикрытий, о котором мы слышали. Восхитительно!

Хиксон объяснил нашу задачу по карте. «Не-засчитанные мячи-79» должны были атаковать «ураганы» реактивными снарядами» на юго-востоке Хесдина. Так как паши «спиты» могли развивать скорость до 350 миль в час, а они делали лишь 200 миль в час, о прикрытии в обычном его понимании не могло быть и речи. Они должны пересечь французское побережье в 10.12 и лететь к своей цели. В это время 4 «спита» из звеньев «В» и «А» должны будут барражировать над Хесдином и Абвилем, готовые перехватить любую реакцию немецких истребителей.

На бумаге это выглядело достаточно безопасно. Но на практике…

В 9.40 «спитфайры» взлетели и окунулись во мглу в направлении Данджнесса. На середине Канала, как предсказал прогноз, видимость улучшилась и базис облаков поднялся до 1000 футов. Тем утром Канал был отвратительным. Его короткие, украшенные пенистым гребнем волны были холодными, грязными и серовато-голубыми. Так как мы летели над уровнем моря, нам приходилось следить за чайками, которые имеют дурную привычку при полете па полной скорости биться о радиаторы или разбиваться о ветровое стекло и забрызгивать его кровью и перьями.

Звено «В» покинуло нас, направляясь в Пойнт-о-Блан, ближе к северо-востоку. Вскоре, немного по правому флангу, скалы Ле-Трепор показали свои глыбы светлого мела. Мы повернули к низине, и 4 «спитфайра», казалось, заскользили от одного гребня волны к другому. Неожиданно мы миновали устье Соммы с ее песчаными наносами и топями. Берег промелькнул внизу под

моими крыльями, и я слегка уменьшил скорость «спита» на воздушных ямах в углублениях, летя как можно ниже. Мы держали курс по Сомме до Абвиля. Вначале все было тихо, не было зенитного огня, все казалось пустынным и спящим.

Неожиданно начался фейерверк. С обеих берегов легкая зенитная артиллерия открыла огонь. Все небо тут же усыпали длинные сверкающие хвосты красных и зеленых 20-миллиметровых снарядов. Эти перекрещивающиеся хвосты создавали неприятное впечатление неизбежного удара между глаз, а затем, в последний момент, поворачивали в сторону.

Из тщательно замаскированных мест появились скопления светящихся шариков, проносившихся над нашими головами или бьющих рикошетом в реку. Вскоре вступили 37-миллиметровые орудия и вокруг начали возникать клубы ядовитого черного дыма. Несмотря на наши резкие повороты между деревьев и даже за оградами как прикрытием, нас неумолимо преследовала легкая зенитная артиллерия. Едва мы вышли за пределы досягаемости одной оборудованной огневой позиции, как оказались под орудийным огнем другой.

Мы повернули влево на 90˚, чтобы сохранить линейное построение в ряду на полной скорости. Неожиданно я увидел Кена, идущего прямо на меня, и я во избежание столкновения потянул ручку управления на себя. На мгновение я оказался незащищенным от близости к земле. Тут же в нескольких ярдах от меня взорвались три снаряда, один из них прямо над моим крылом, и я слышал, как фрагменты снаряда громко падали на него, словно град на лист железа.

Прямо передо мной между двух стогов сена я увидел несколько мешков с песком и торчащие из них стволы орудий с множественными прицелами. Повсюду безумно бегали нечеткие серые тени. Я нажал на кнопку, и мои снаряды разрушили непрочный парапет, а пули моего пулемета разрыли землю вокруг. Один из стогов загорелся, и абсолютно отчетливо увидел, как упал один заряжающих, сбитый градом пуль.

Когда я летел, уходя от препятствий и избегая проводов высокого напряжения, которые натянули свои смертельные ловушки в 30 футах над землей, я внимательно следил за Жаком, летящим в 200 ярдах от меня по правому борту.

Он был определенно в форме. Несколько раз я видел, как он прорывался между двух деревьев, вместо того чтобы идти над ними. Зная его, я понимал, что он, должно быть, получал от этого удовольствие, в то время как я предпочел бы лежать в постели или в крайнем случае стремительно уничтожать противника на истребителе на высоте 20 000 футов.

Сложность низкого полета со скоростью 350 миль в час состоит в том, что очень ограничено поле зрения. Есть время только для того, чтобы оценить препятствие или изменить цель, при этом в распоряжении пилота лишь доли секунды, чтобы прицелиться, и вот цель уже промелькнула под вашими крыльями.

Все посты легкой зенитной артиллерии, вероятно, были подняты по тревоге, так как трассирующие снаряды летели со всех сторон. Через несколько минут начинаешь привыкать к этому. Неожиданно я увидел первые признаки большого луга. Это был аэродром!

Я летел по периметру, а Жак ниже, прямо посередине! Он, должно быть, почувствовал опасность одновременно со мной. Повсюду вокруг него поднялась плотная стена огня зенитной артиллерии. В любую минуту я ожидал увидеть его сбитым. Но он был слишком занят, чтобы замечать то, что называл «маленькими деталями». Он только что уловил в углу мелькание трех «Мессершмитов-109», находящихся под маскировочными сетками. Отчаянно он пытался навести на них свои прицелы. Уже не беспокоясь за свою жизнь, он дросселировал назад и попытался сделать резкий поворот, его крыло практически коснулось земли. Не вышло. Он шел слишком быстро. Потеряв всякую надежду, он открыл огонь, но лишь забрызгал грязью пограничную стену. С другой стороны, благодаря своему маневру, он внезапно оказался напротив диспетчерской вышки аэродрома — двухэтажного деревянного строения с широкими окнами с выступами. Эффект от его стрельбы из двух пушек и пулеметов по такой цели был страшным. Окна разлетелись на кусочки, а пули разрушили все внутри. Я увидел фигуры, выскакивающие из дверей и даже окон. Держа палец на кнопке, Жак позволил им это сделать и продолжал стрелять прямой наводкой, вовремя уклоняясь от орудийного огня. Два немца, наблюдавшие за происходящим на крыше, увидев «спитфайр», идущий прямо на них и извергающий огонь, не мешкая просто прыгнули вниз. Все произошло в один миг, словно сон. Я слышал торжествующий голос Жака в радио:

— Алло, Пьер, это сработало!

Еще в течение долгих десяти минут мы продолжали наше барражирование, и было облегчением, что мы вернулись домой неповрежденные, не считая нескольких ран у «спитов».

Пропитанные потом, клянясь, что нас никогда на этом уже не поймают, мы сели в Детлинге при проливном дожде и густом тумане.

Дом, милый дом

«Дорогая Франция», наводненная немцами, была все менее и менее желанной!

20 декабря 1943 года. Уголком глаза я видел «ураганы», готовые вступить в атаку. Цель, тщательно замаскированная от вертикального фотографирования, была видима в деталях с этого угла: кабели под высоким напряжением трансформатора, бетонный блок диспетчерской будки с ее необычными антеннами, откуда управляют самолетом-снарядом. В подлеске были ловко спрятаны причудливая низкая конструкция, чья функция до сих пор озадачивала сержантов технических войск ВВС Великобритании и офицеров разведки, несмотря на все известные им хитрости, и пусковая установка длиной в 45 ярдов, направленная прямо в сердце Англии. На изгороди помещался зловещий цилиндр длиной около 20 футов, с двумя зародышами крыльев.

Дела, похоже, значительно продвинулись! Повсюду вокруг «незасчитанного мяча» протянулось проволочное заграждение шириной в 20 ярдов и было создано 15 постов легкой зенитной артиллерии в радиусе 800 метров, согласно расшифровке последних фотографий, сделанных фоторазведкой «мустангов». Каждый пост был оборудован сложной счетверенной малокалиберной зенитной артиллерийской установкой, а на крыше управляющего блока стояли два 37-миллиметровых орудия.

«Ураганы» начали свое пикирование, нарвавшись па пули пулемета. Дымотрассирующие пули образовали вокруг цели стальную стену.

Неизбежное произошло. Беспомощный, я наблюдал за трагедией. Как только капитан авиации Рафхед произвел бомбовый залп реактивных снарядов, он был мгновенно убит. Его поврежденный «ураган» ценой невероятных усилий вышел из штопора и стремительно вертикально поднялся вверх, но винт не вращался. На самом верху траектории одно крыло наклонилось, самолет повис неподвижно, словно висящая в невесомости нитка, а затем снова вошел в штопор.

Словно в кошмаре, я увидел «ураган» уоррант-офицера Пирса, буквально скошенный очередью огня 37-миллиметрового орудия. Хвост оторвало, машина рухнула в лес, кося деревья и разбрасывая струйки горящего бензина.

Двух других «ураганов» атаковали одновременно. Пораженная прямым попаданием, машина сержанта Клива взорвалась и вскоре превратилась в бесформенную пламенеющую массу, оставляющую длинный след черного дыма.

Австралиец Буш чудом оказался счастливее; ему удалось не только разместить свои восемь реактивных снарядов в диспетчерской, но даже уйти от заградительного огня зенитной артиллерии, несмотря на огромную пробоину в его фюзеляже, не говоря уже о двух пулях в бедре и боку.

Я сидел оцепеневший, летая машинально. Все произошло за доли секунды.

Находясь все еще вне предела досягаемости огня легкой зенитной артиллерии, мы завершили наш облет и приготовились взять курс домой. Я слышал, как Кен направлял Жака и Дэнни прикрывать Буша и кричал мне в радио:

— Алло, Биэр-2, атакуй чертово отродье!

У меня кровь застыла в венах. Кен, должно быть, совсем спятил. Если он хочет совершить самоубийство, он должен сделать это один. Я чувствовал себя совсем не хорошо, когда Кен после длительной ложной атаки в соседней низине привел меня снова к цели.

— Выстраивайся в одну линию, иди! Атакуй!

Мы зарядили орудия, летя низко, в 10–12 футах от земли. Зенитная артиллерия оказалась вне досягаемости еще до того, как мы заняли позицию. Меткость была дьявольской. Я попал под перекрестный огонь сразу же пяти артиллерийских установок. С колотящимся сердцем я попытался вывести их орудия из строя, с силой ударив ногой по панели управления, чтобы заставить свою машину скользить на крыле. Ничего не вышло. В меня было три прямых попадания, которые прошли прямо сквозь мою основную несущую поверхность, не взорвавшись.

Об атаке не могло идти и речи. Все, на что я мог надеяться, — это спасти свою собственную шкуру. К тому времени в районе нашего нахождения все посты зенитной артиллерии были подняты по тревоге. Ослепленный градом трассирующих снарядов, я сжался и инстинктивно вертели головой, как если бы старался укрыться от пуль. Я понимал, что меня могут сбить в любую секунду, и безнадежно грохотал, словно «ураганы». Я отчаянно опрокинул свою машину. Положившись на судьбу, я набросился на панель управления, неистово нанося отвлекающие удары то на правый фланг, то на левый. Слишком поздно я увидел препятствие — ряд тополей вдоль Канала. Я инстинктивно накренился, со всей силы надавив на левый руль. С ужасающим грохотом и ударом, почти вырвавшим ручку управления из моих рук, мое крыло с правого борта зацепило верхушки деревьев. Лишь инерция моего 4-тонного самолета, падающего со скоростью 340 миль в час, спасла меня от возможности врезаться в противоположный берег.

Оцепеневший от шока, парализованный страхом, тем ужасным физическим страхом, который скручивает кишки и наполняет рот желчью, я ощущал, что мои мышцы превратились в жидкость. Я был на волосок от кабеля высокого напряжения, промелькнув, словно вспышка, под сверкающим стальным проводом.

Мое сердце замерло. Потеряв голову, я потянул на себя ручку управления, ища защиты у облаков, мрачно и угрюмо плывущих почти в 2500 футах от меня. Земля уже не защищала меня, и за несколько секунд, в течение которых продолжался мой подъем, в меня попали пять раз: один снаряд пробил левый элерон, три пули — руль высоты и еще один снаряд — одну из лопастей винта. Никогда не была столь желанной прохлада полых, сырых, наполненных дождем облаков. Около минуты у меня ушло на то, чтобы пройти сквозь слой облаков, и я неожиданно оказался залит солнечным светом, обливаясь потом, словно при пробуждении от ночного кошмара. Голубое небо, солнце отражались в море облаков, проходящих подо мной, — наконец-то я вернулся в прекрасный и утешительный мир.

Я осторожно проверил органы управления. У элерона были расколоты петли, и он держался лишь на нитке алюминия. Покрытие верхней поверхности крыльев сморщилось, словно кусок папиросной бумаги, и сквозь трещины краски был виден сверкающий металл.

Сдавленный хвост-триммер висел на ручке управления.

Вернувшись в Детлинг, я выполнил поистине сенсационную посадку — два или три сильнейших подскока, которые мне пришлось испытать во всей силе. Несколькими минутами раньше уже приземлился Кен, полностью использовав свой самолет в процессе операции; его шасси, вдавленные пулей, не смогли выйти, и ему пришлось приземлиться на «пузо». Позднее, когда мы произвели «посмертное вскрытие» наших самолетов, Кен обнаружил, что невзорвавшийся снаряд раздробил один из его магнето на осколки и прошел сквозь одну из выхлопных труб.

Мой старый «LO-D» будет в доке неделю. Кроме поврежденных органов управления, тремя снарядами был пробит фюзеляж возле оконных стекол. Пуля срикошетировала об одну из кислородных бутылок. В ретроспективе у меня был отличный бой в том смысле, что если бы снаряд точно пробил ту бутылку, то взрыв газа превратил бы меня в свет и тепло.

Скиталец над Францией

Половина шестого. Звонок будильника вырвал меня из кровати. Боже, как же было холодно! Я выглянул из-за затемняющих штор — низкие облака, потолок менее чем 2000 футов и какой ветер! Он гудел снаружи в телеграфных проводах, и каждый порыв ветра открывал 20 дверей в нашей казарме.

Я зажег сигарету и включил свет. Том и Дэнни, с которыми я делил комнату, спали. Я поспешно надел пару пуловеров поверх моей пижамы, кожаный жилет, походное обмундирование, две пары длинных шерстяных чулок и летные ботинки, в которые я всунул свою карту.

В ночи неясно вырисовывался темный бетонный корпус оперативного пункта. Я едва слышал реплики, вызывающие колебание кондиционируемого воздуха в подземных помещениях. Как только я прошел сквозь тяжелые металлические двери, после страшного холода снаружи я почувствовал себя так, как если бы погрузился в восхитительно теплую паровую ванну. Комната, освещенная ртутными лампами, напоминала сцену из другого мира.

Дежурного сержанта застали отвечающим на десятки несмолкающих телефонных звонков. Он вручил мне метеорологическое сообщение и инструкции начальника ПВО района. Стопроцентная облачность на высоте 4000 футов. Ветер над уровнем моря 320° при скорости 35 миль в час; на высоте 5000 футов — 50 миль в час. Видимость умеренная, падает до 500 ярдов в ливне. С 8.40 до 8.50 на нулевой высоте 12 «тайфунов» должны совершить самолетовылет в район Чартреса. Плевое дело, если бы не ветер.

Я разбудил остальную бригаду. Кен и Брюс были в порядке, а Жак начал нудить как дьявол. Я встряхнул его. Спустя пять минут мы уже пришли к отряду самолетов. По пути проверили закрепление наших больших 250-литровых дополнительных баков, подвешенных, словно бомбы, между двумя радиаторами «спитфайров». Механики лежали на земле, работая при свете фонарей типа «летучая мышь».

— Вылет ровно в восемь часов! — крикнул им Кен.

Было 7.25 — как раз время пойти выпить чашку кофе и съесть несколько бисквитов. Время завтрака наступит, когда мы вернемся, — если мы все же вернемся. Сгрудившись вокруг жалкой печки, Жак, Дамбрел и я слушали Кена, который с картой в руке давал нам указания:

— Мы пересечем французское побережье, летя либо по приборам, либо над облаками, затем полетим низко до Амииса. Повернем налево и будем барражировать в районах Сент-Квентина и Нойона, после чего вернемся назад на высоте 13 000 футов. Таким образом, у нас будет неплохой шанс перехватить низко летающие транспортные самолеты. Придерживайтесь линейного построения, сохраняя приблизительно расстояние в 100 ярдов между самолетами; если измените курс, то пересекайте слева направо. Если случится ввязаться в потасовку, то каждый надеется на себя. Первый, кто заметит цель, сообщает остальным и возглавляет атаку.

7.50. Захлестнутые нашими надувными спасательными жилетами, нагруженными яликом, а также парашютом, мы с трудом с помощью механиков забрались в кабины. От моего дыхания ветровое стекло кабины сразу же покрылось изморозью. Я включил радио, фотопулемет, карбюратор, приемник давления, нагревательные приборы с гироскопом и устраняющее лед оборудование. Мои пальцы онемели в трех парах перчаток — шелковых, шерстяных и кожаных — из-за довольно профессиональной канители со всеми крохотными кнопочками на панели управления.

7.55. Я проверил, хорошо ли отрегулировано зеркало. Проверил защелки предохранителей орудий. Все в полной готовности. Взгляд на Кена.

— Добро.

— Контакт.

Жалобный вой стартера. Один цилиндр загорелся, затем еще два. Я начал неистово качать насосом, и двигатели сразу заработали.

Было все еще очень темно, и розовато-лиловые вспышки

выхлопных газов из двигателя осветили снег. Было 8.02. Аэронавигационные огни включены, крыло к крылу, мы взлетели сквозь черные, пугающие облака.

Мы поднялись над Каналом на высоту 13 000 футов над толстым слоем кучевых облаков. Сразу же выстроились в боевой порядок. Полная тишина в радио. Несмотря на обледенение, мы переключились на наши дополнительные баки без каких-либо проблем. В приближающейся утренней заре облака были окаймлены светом.

Немецкая радиолокационная станция обнаружения, вероятно, засекла нас. В наших наушниках пошли обычные в таких случаях раздражающие радарные помехи, усиливавшиеся с каждым потоком луча. Неожиданно Брюс Дамбрел покачал своими крыльями и повернул домой. На мгновение его крылья очертили безупречный овал в тусклом небе, но я заметил тонкую белую струйку, выходящую из радиатора. Гликоль вытекает. Одним самолетом меньше. Теоретически один из нас должен прикрывать его над морем, но если бы мы сделали это, нам пришлось бы вернуться на базу, не завершив нашу работу.

Кен ничего не сказал и едва просигналил нам, чтобы снова замолчать и пикировать сквозь слой облаков. Это был рискованный поступок. Кен рассчитал, что, если у него не будет времени выполнить его правильно, есть риск нарваться на огонь береговой зенитной артиллерии. Метеорологическому прогнозу тоже нельзя было ошибиться, поскольку, если бы базис облака был ниже ожидаемого, у нас не было бы времени исправить ошибку в нашем полете по приборам.

Мы окунулись в непроницаемый мрак. Кен не отрывал глаз от приборов, мы с Жаком буквально приклеились к концам его крыльев. Неожиданно мы вновь очутились в ясном небе на высоте не менее чем 1500 футов над группой маленьких деревянных холмиков, пересекаемых узкой болотистой низиной. Лил сильный дождь, полоски тумана тянулись по земле, свет был серовато-зеленым, словно в аквариуме. Как обычно, ощущение ужасного оцепенения мышц живота. Сейчас мы должны быть начеку.

— Алло, Скиттлы, Ред ведущий на связи. Боевое построение, бросайте своих детей.

Избавившись от наших дополнительных баков, мы

пикировали, чтобы набрать скорость. Кен пронесся над рекой в середине низины, едва касаясь ее; Жак вдали от него шел вдоль дороги, держась ниже уровня телеграфных проводов. Я был па полпути к уклону, беспокоемый постоянными ударами деревьев, и внимательно следил за проводами с высоким напряжением. Шел 175 ярдов в секунду. При такой ужасной видимости смертельным препятствием является вспышка. На земле, кроме постоянно мелькающих сквозь мой капот фигур двух женщин, спрятавшихся под зонтиком, не было больше ничего. На горизонте виднелись несколько крыш, одна или две заводские трубы. В это время быстро приближался дым, исходящий из маленькой сортировочной станции. Вероятно, Далленс. Мы повернули на юг, оставив хорошо видимый французский город слева от нас. У нас не было ни разрешения, ни желания атаковать поезд — был риск растревожить зенитную артиллерию.

Дождь начал лить как из ведра. Сейчас я должен быть по-настоящему внимательным. Амине должен быть где-то недалеко в темноте. — Берегись! Зенитная артиллерия!

Крик Жака по радио. Я инстинктивно повернул. Перед моим ветровым стеклом растянулся веерообразный поток клубов белого дыма. Сквозь деревья начали рваться трассирующие снаряды. Затем под моими крыльями. Я увидел крыши, огороды. В ущелье, очень близко, неясно вырисовывались башни собора. Я летел над мокрыми булыжниками, скользким щебнем, грязным шифером, скоплениями серых домов. Это был Амине.

Скользя, едва не касаясь труб, мы повернули налево и оказались прямо над вокзалом. Мелькание нескольких железнодорожников, застывших на месте между вагонеток товарного поезда, затем вспышки от локомотивов, так как открыла огонь батарея из трех ручных пулеметов, чьи заикающиеся стволы окутал дым.

Каждый из нас в отдельности, петляя, с полностью открытым дросселем, удирал от оранжевых трассирующих снарядов. Это происходило лишь в нескольких милях от города, который мы снова выстроили. Я осторожно следовал курсом, который прокладывал Кен, и изучил карту как можно лучше. Без сомнения, Кен оплошал, как только мы вышли из Аминса, на развилке у Ланджина. Мы направлялись не в Сент-Квентин, а в Нойон и Компьень. Вначале мы пролетели над Каналом-ду-Норд, а затем над Уазой. Определенно здесь был компьеньский лес,

разделенный полосой тумана, очевидно зацепившегося за деревья.

Неожиданно мы услышали голос оператора, очень отдаленный, так как летели низко:

— Алло, Скиттлы, остерегайтесь немцев и парней Тиффи.

Я поудобнее уселся в кресло и попытался проложить путь в темноте, в которую мы окунулись, в шести футах над голыми ветвями. Неожиданно поднялся адский шум — мы ревели в ужасном сумасшедшем доме самолетов. Желтые капоты двигателей, отмеченные черными крестами, пересекали следы трассирующих снарядов. Как минимум, 40 «фокке-вульфов» крушили все вокруг. Большим пальцем я тут же снял защелку предохранителя с моих орудий. Наушники свистели.

Я лишь избегал столкновения с «фокке-вульфом». Приклеенный к спинке сиденья центростремительной силой, я все же сумел выполнить крутой поворот с тыла другого вражеского самолета и стал стрелять из моих пулеметов, когда пролетал мимо. Затем, все еще держа палец на кнопке, я резко ушел. В зеркало я видел, что сзади кружился еще один самолет, чьи крылья освещались вспышками его четырех орудий.

Избавившись от этого, я навел прицел на другого, который, казалось, потерял свою голову и покачивал крыльями. Вдруг в моем ветровом стекле появился «тайфун», идущий прямо на меня. Отчаянно ударив ногой по рулю, я чуть не задел его самолет, а конец моего крыла сломил ветку, и я услышал ужасный треск. Покрываясь потом и задерживая дыхание, я выровнял свой «спитфайр» как раз тогда, когда объятый огнем «фокке-вульф» разбился передо мной, скашивая деревья и образуя при этом ужасный сноп искр.

Отпрянув назад, я вертикально поднялся в облака, посылая орудийную очередь в «фокке-вульф», который подошел так близко, что черные кресты на его фюзеляже закрыли мой орудийный прицел. С наполовину оторванным хвостом он вошел в штопор и врезался в поляну.

Спрятавшись за облаками, я вздохнул с облегчением. Эта банда пиратов 609-й эскадрильи «тайфунов» под командованием моего бельгийского друга Демаулина, должно быть, неожиданно нарвалась на авиазвено «фокке-вульфов», взлетая аэродрома

Компьень. Мы по ошибке сели в разгаре вечеринки!

Нервы были напряжены, я снова оказался потасовке. На земле я видел три горящие глыбы и три столба густого черного дыма, поднимавшегося над лесом. Видимость становилась все хуже и хуже. Я увидел быстро промелькнувшую пару «фокке-вульфов», исчезнувших в тумане. От них не осталось и следа. По радио я едва слышал Кена и Жака, возбужденно гонявшихся за «фокке-вульфом». Они закончили бой, сбив его где-то, а затем радио ненадолго замолчало.

Я связался с Кеном, чтобы сообщить ему, что у меня заканчивается горючее и что я направляюсь в Детлинг. Получасовой полет по приборам сквозь кучевые облака с боками, утяжеленными снегом, и я очутился над песчаной косой Данджиесса, в тумане, который можно было резать ножом. Я запросил посадку, и оператор быстро посадил меня на базу. Когда я садился, едва касаясь верхушек деревьев, я видел, что Кен с Жаком приземлялись. Кен выполнил ужасно крутой поворот в момент выруливания. Я следовал за ним. В его крыло с правого борта попал снаряд 20-миллиметрового орудия, но он сообщил, что сбил немецкий самолет.

С помощью моих механиков я выпрыгнул из «спита», онемевший и окоченевший, и тут же мне сообщили, что сразу же после завтрака я должен вернуться в зону рассредоточения для резервной готовности.

Прикрытие

21 декабря 1943 года. В 10.30 инструктивное совещание. Погода отличная, температура чертовски холодная — в небе ни следа облачка. Крылья «спитфайра» поливали струйкой воды, так как только что прошел удаляющий лед трейлер, который нагревали горячим воздухом. Взлетно-посадочная полоса была покрыта льдом.

Чтобы застегнуть свои ремни, мне пришлось снять перчатки. Руки замерзли, и я не мог согреть их снова. Я открыл кислород, чтобы прибавить себе уверенности.

Лед на взлетно-посадочной полосе спровоцировал за эти последние дни массу несчастных случаев — и серьезных, и незначительных: разбитые шасси, поломки при выруливании и так далее. Сейчас у нас было лишь 11 исправных самолетов.

Дамбрел, Жак и я были в самом многочисленном отделении. Вместе с 132-й эскадрильей мы должны были патрулировать район Кэмбрай, где немецкие истребители были особенно активны в последнее время. Мы поднялись па высоту 22 000 футов, затем опустились до 17 000 футов, так как было очень холодно.

Зимнее небо было таким ясным и ослепительным, что все двадцать минут полета над Францией мы постоянно щурились.

Диспетчер сообщил нам, что недалеко от нас находится сильное формирование вражеских истребителей, но в ослепляющем свете невозможно было ничего заметить. На всякий случай, так как Грасс Сид становился настойчивее, мы снова набрали высоту.

И — о ужас! — над нами было десятка три «фокке-вульфов». Мы не успели и глазом моргнуть, как твари открыли огонь. Повсюду вихрь огромных радиальных двигателей, коротких тонких крыльев, обрамленных молниями, трассирующих снарядов, проносящихся со свистом во всех направлениях, мелькание черных крестов. Паника. Все грохотало. За секунду два наших расчета, безукоризненно выстроенные в боевом порядке, были разгромлены, рассеяны в беспорядке. Слишком поздно!

Дружище Джон падал вниз, объятый пламенем, а шотландец Морган, старший сержант, вошел в штопор, одно его крыло оторвало градом «маузера».

Не была счастливей и 132-я. Трех ее летчиков сбили. Четвертому, как мы позже узнали, удалось провести свою сильно поврежденную машину до; полпути назад через Канал, затем он упал, и его вытащили спустя час.

Когда изумление прошло, мы сплотились вместе. Капитан Обертин, командовавший Скиттлами, неожиданно обнаружил себя изолированным; номер 2 и номер 4 сбили, а номер 3 исчез, как дым, бедняга Спенс получил 20-миллиметровый снаряд, который пронесся в 10 дюймах от его головы, превратив его радио в осколки. Наполовину выведенный из строя, он инстинктивно дернул ручку управления на себя, открыл дроссель и взмыл на высоту 36 000 футов, оказавшись в небе абсолютно один.

«Фокке-вульф» преследовал капитана, но промахнулся. Скорость отнесла его, и Обертин тут же разделался с ним. К несчастью, 4 других «фокке-вульфа» вступили с ним в бой, и ему не только не удалось разбить своих противников, но самому пришлось уйти после богатой событиями погони со скоростью 45 миль в час, петляя меж деревьев, вокруг церковных колоколен и по сельским улицам. Его «спитфайр» поразили семь раз.

Тем временем мы с Жаком, вопреки нашим устоявшимся привычкам, следовали за Сатерлендом по пятам, как верные охотничьи собаки, и имели удовольствие наблюдать, как он ликвидировал еще один «190-й» с прицелом в 600 ярдов. Самолет немца разлетелся в воздухе, но летчику удалось спастись; чуть позже мы увидели парашют, раскрывшийся под нами.

Дэнни стрелял в «190-й» искусной очередью огня, но промахнулся.

В результате из 23 «спитов» б были сбиты, 8 других повреждены, не считая Вильямса из 132-й, которого ранили и ему пришлось сесть на «брюхо».

7 января 1944 года. На этот раз долгое путешествие. Мы летели в Реймс, чтобы привести домой сильное войсковое соединение «Летающих крепостей» и «либерейторов»,

возвращающихся из Германии. Первые три группы должна была прикрывать 602-я — всего 180 бомбардировщиков, а три следующие группы — 132-я.

Мы взлетели в 12.10 после поспешного ленча и подняли самолеты, отягощенные дополнительными баками в 45 галлонов, на высоту 23 000 футов. После тридцати минут полета мы миновали Париж, который был у нас с правого фланга, скорее осознавая, нежели видя внизу покров тумана и дыма. По пути немецкие тяжелые батареи пустили несколько орудийных залпов, которые взорвались очень близко, — мы тут же рассеялись по небу. Повсюду появились клубы черного дыма. Поднимаясь с Томмерсоном при полностью открытых дросселях, мы ушли за предел видимости, хотя не без труда.

10.50. Немцы, казалось, реагируют, и «фокке-вульфы», должно быть, взлетают со всех мест, так как руководство начало волноваться. Возле нас пока ничего особенного не происходило.

Но вскоре на горизонте появилось скопление черных точек, за которыми следовали другие. Наши бомбардировщики!

Увидев «тандерболты» и «лайтнинги», мы почувствовали облегчение, вернулись на базу и заняли свои позиции — в барражировании четверками с обеих сторон от основной группы.

Полет «крепостей» определенно впечатляющее зрелище! Фаланга бомбардировщиков в безупречном оборонительном порядке — несколько массивных коробок из сотни или почти сотни четырехтактных самолетов в ряду на высоте 27 000 футов, каждая коробка снабжена пятью тяжелыми пулеметами, посылающими снаряды более чем на 20 миль.

С обеих сторон обеспечивающие прикрытие «спитфайры» растянулись настолько далеко, насколько мог видеть глаз. Верхнее прикрытие «Спитфайрами-VII и — IX» смотрелось лишь как белые инверсионные следы самолета.

Видимость в тот день была превосходной. Небо было сине-фиолетового цвета, светлее к горизонту, с переходом от изумрудно-зеленого к молочно-белому, где оно сливалось с полосой тумана над Северным морем.

Ниже, словно волшебный ковер, расстилалась Франция.

Спокойная извилистая Сена и ее притоки, темные массы лесов с их причудливыми геометрическими формами, крохотные, словно игрушечные, деревушки, небольшие города, загрязняющие прозрачное небо следами дыма, прилипающего к теплым слоям воздуха.

Солнце жгло сквозь выдающиеся вперед кабины самолетов, и все же я чувствовал, что в моей кислородной трубке образовывался лед, а выхлопные газы из газообразного состояния превращались в микроскопические кристаллы, образуя в небе мутную струю, выходящую из моего «спитфайра».

Усталость, онемение, болезненные судороги в спине, обжигание холодом пальцев ног и рук через кожу, шерсть и шелк — все было забыто.

В построении «крепостей» здесь и там были интервалы. Ближе к нам можно было видеть машины с одним, иногда двумя стационарными двигателями. Другие самолеты были с разорванными хвостами, зияя дырами в фюзеляже, крылья пострадали от огня или блестели от черного масла, тонкой струйкой вытекающего из пробитых двигателей.

За построением шли самолеты, оторвавшиеся от строя. Они направлялись к побережью на другой стороне Канала, в спасительную гавань передовой авиабазы, летя благодаря только огромному усилию воли. Вы можете представить кровь, льющуюся на кучи пустых патронов, летчика, заботливо оберегающего оставшийся двигатель и тревожно взирающего на длинный белый след бензина, сочившегося из его изрешеченных баков. Эти изолированные «крепости» были любимой добычей «фокке-вульфов». Поэтому эскадрильи послали две или три пары «спитфайров», которые должны были привести домой всех невредимыми, что было сложной задачей, так как эти поврежденные «крепости» часто использовали лишь треть своих сил, испытывая терпение прикрытия.

Для этой цели Кен послал нас с Карпентером прикрывать «либерейтор», который лишь чудом оказался в воздухе. Его двигатель номер 3 совсем вышел из паза и висел на носке крыла, словно куча безжизненных скобяных изделий. Двигатель номер 1 горел, и языки пламени медленно переходили на крыло, а через алюминиевую обшивку верхней поверхности, покоробленную от жара, пробивался дым. Через дыры в фюзеляже уцелевшие

летчики выбрасывали за борт все свое лишнее оборудование — пулеметы, патронные ленты, радио, броневые плиты, — чтобы облегчить свои машины, которые медленно теряли высоту. В довершение ко всему в гидравлической системе произошел взрыв, оторвав одно из колес шасси, которое повисло, еще более усугубив положение.

Мы сделали резкий поворот, летя со скоростью 200 миль в час и выполняя 1800 оборотов с двумя форсажами, чтобы лететь с ним на одном уровне. Уже два часа мы сгибались в наших неудобных кабинах и все еще были над Францией, в 12 милях от основного формирования. Вокруг на почтительном расстоянии от нас начали рыскать 10 «фокке-вульфов», как будто подозревая ловушку. Мы с Карпентером с беспокойством следили за ними.

Неожиданно нас атаковали парами. В пашей ситуации с заканчивающимся горючим все, что мы могли сделать, — это встретить каждую атаку очень резким поворотом на 180°, послать немцу короткую очередь огня в приблизительном направлении и сразу же вернуться в исходную позицию, совершив еще один резкий поворот на 180°. Это представление мы повторяли десятки раз, но нам удалось заставить «фокке-вульфы» держаться па почтительном расстоянии. Они в конце концов устали от этого, или мы так думали.

Над Дьеппом под зенитным огнем истребители отступили. Мы летели на высоте приблизительно 10 000 футов. Немецкая легкая зенитная артиллерия открыла огонь с невероятной яростью. За долю секунды из клубов черного дыма образовалась абсолютная пирамида, наполненная молниями. Сильно встряхнутые несколькими попавшими в цель снарядами, мы с Карпентером разделились и с нашими жалкими запасами бензина как можно быстрее набрали высоту. Беднягу «либерейтора», неспособного предпринять какое-либо серьезное противозенитное действие, быстро забраковали. Когда после нескольких мучительных секунд мы думали, что он вне предела досягаемости, раздался взрыв, и большой бомбардировщик, разрезанный пополам, неожиданно исчез в степе пламени. Раскрылись лишь три парашюта. В нескольких ярдах от скал в потоке брызг упал пылающий алюминиевый гроб, тянущий за собой оставшихся членов экипажа.

С тяжелым сердцем мы сели в Лимпне с пустыми баками.

К счастью, чаще мы были более удачливы, чем па этот раз, и нам удавалось привести наших подопечных назад на наш аэродром в Детлинге, где их прибытие всегда вызывало огромный переполох: машины «Скорой помощи», пожарные бригады, любопытные зеваки. Мы чувствовали себя полностью вознагражденными, видя благодарность в глазах бедных, измученных ребят. Во многих случаях присутствие пары «спитов», которые давали им мужество продержаться до конца, было лишь моральной поддержкой, чтобы противостоять соблазну бросить все и ждать конца войны в том или другом Офлаге.

Отправление на Оркнейские острова

17 января 1944 года. Мы уже собирались лететь на Оркнейские острова. Стоял обычный густой туман, и из Харроу не разрешили бы прилететь за нами.

Жребий брошен — мы поехали по железной дороге. Предстояло простое, более или менее комфортное путешествие.

Мы сложили багаж в грузовики и пошли на ленч в «Звезду» в Мейдстоне, где увидели Джимми Ранкина и Юля. Несколько последних рюмок выпивки, обещания…

Как обычно, я был перегружен грудой имущества — мандолиной, жилетом Ирвина и т. д. К счастью, там оказался Жак и помог мне.

По пути через Лондон в полном составе — все 24 летчика — мы зашли в шикарный и единственный в своем роде клуб в Сохо. Через полчаса менеджер, боясь за свое внутреннее убранство и видя смятение своих безупречно одетых клиентов, подошел к нам и попросил перейти в другое место. Нескольких хорошо подобранных аргументов, включая перемещение его великолепных белых гвоздик в петлицу Кена, и угрозы публичного скандала было достаточно, чтобы успокоить его.

С 6.00 до 9.30 (наш поезд был в 10.20) мы крепко выпивали: виски, пиво, виски. К 9.30 мы были пьяны и распевали частушки нашей эскадрильи. За «Я служу в Глазго!» последовали «Момма с пистолетом» и «Милая Алуетт», и постепенно мы перешли к соленым частушкам в нашем репертуаре. Приглашенные нами приятели начали смущаться, краснеть, а некоторые из них даже потихоньку исчезли.

Робсон взобрался на стол, опрокинул несколько бутылок, и мы начали хором нараспев произносить боевые кличи 602-й:

— Это один, два, три?

— Нет!

— Это один, два, три, четыре, пять, шесть?

— Ше-е-е-е-е-е-е-е-есть!

— О?

— О-о-о-о-о-о!

— Один, два?

— Два-а-а-а-а!

— Один, два, три, четыре, пять?

— Шесть, о-го-го-о-о-о-о. Два-а-а-а-а-а-а!

В этот момент капитан очень кстати напомнил, что нам нужно успеть на поезд. Он сделал это как раз вовремя, так как, когда мы вставали, ворвался хозяин в сопровождении двух полицейских и с полдюжиной членов парламента. После неприятных объяснений нам удалось отделаться от них и спуститься в подземку на Пикадилли-Сёркус. Какой-то горожанин позволил себе неуместное замечание о «ни к чему не пригодных типах из ВВС Великобритании». Робсон и Боб Каурли всунули его зонтик в эскалатор, который сдавил его с ужасным грохотом. Мы взяли купе штурмом, пассажиры отнеслись к нам со смешанным чувством недоверия и ужаса. Но мы наконец-то прибыли в Кинг-Кросс. Сложили наш багаж на электрические тележки.

Карпентер проявил инициативу и предпринял героический прорыв по платформе, переполненной путешествующими; раздался сильный удар сигнального колокола. Была такая суматоха, что начальник станции схватил за руку человека, которого сопровождала внушительная охрана военной полиции. Это было неразумное действие с его стороны, так как через пару минут его красивая фуражка с золотой тесьмой загадочным образом очутилась на голове Томми. Эта фуражка сейчас числится среди наиболее ценных трофеев авиазвена, вместе со шлемом лондонских полицейских, канадским генеральским беретом и фуражкой полковника бронетанковых гренадеров, привезенная назад из Дьеппа Биллом Лаудом.

Платформы кишели людьми, и из-за отсутствия электрического освещения было трудно найти дорогу. Но нам в конце концов удалось найти наше забронированное купе, у

дверей которого члены парламента и железнодорожное начальство поставили охрану.

Наш пульмановский спальный вагон был разделен на две половины с сообщающейся дверью. В другой половине размещалась 129-я эскадрилья из Хорнчерча, также направляющаяся «па отдых». Мы вскоре подружились. Снова была грандиозная гулянка, все пели, бутылки летали. Где-то в 2 часа ночи мы организовали матч по регби, но из-за нехватки игроков он потерпел фиаско.

К 3 часам все спали: на сиденьях, под столами, на ковре, на проходе между сиденьями, даже на полках для багажа.

18 января 1944 года. Около 5 часов утра в Абердине из поезда вышла эскадрилья, представляющая собой жалкое зрелище — растрепанные, небритые, все в копоти, чувствовавшие себя так, словно кошки во рту ночевали; нам вначале пришлось выгрузить наш багаж и на руках оттащить его к грузовикам и автобусам, которые доставили нас в Питерхед.

Там мы сели в две огромные машины, прилетевшие из Харроу, сложив наш багаж в фюзеляж. Я заметил, что каждый из нас скромно сел на свою парашютную сумку. Некоторые болваны начали повторять историю о том, как несколькими неделями ранее во время полета в Харроу самолет был сбит «Юнкерсом-88».

Во время взлета все стиснули зубы, но когда поднялись в небо, каждый издал вздох облегчения, и мы начали отпускать шуточки. Ненадолго! Небо было далеко не спокойным, и машину начало мотать и подбрасывать, тряся в воздушных ямах.

Шуточки скоро сменились глубоким унынием. Это патологическое настроение было связано с состоянием наших желудков, которые еще не выздоровели после приема губительной смеси пива и виски.

Все летчики сидели, поддерживая голову руками, с локтями на коленях, и никто не думал восхищаться превосходной, покрытой снегом страной, над которой мы пролетали.

Из Харроу мы отправились в место назначения пешком с пересохшим горлом и сонные. Мы желали, чтобы начальник авиационной базы пошел к дьяволу, поскольку он сделал все

возможное, чтобы радушно встретить нас очаровательной речью, которую нам долго пришлось слушать, стоя под открытым небом под пронизывающими порывами ветра.

Зимой Скибрей напоминает Северный полюс. Одному Богу известно, какого маньяка в министерстве авиации осенило создать авиабазу на тех Богом забытых островах. В сутках очень мало светлых часов; иногда луч солнца пробивается сквозь бледные облака, разгоняя арктическую мглу и открывая безлюдную сельскую местность, голые скалы, возвышающиеся над толстым снежным покровом.

В нескольких милях от нас, за группой островов, похожих на наши, находилась военно-морская база Скапа-Флоу, где располагался флот метрополии, защищенный минными ограждениями и противосубмаринными сетями.

В задачи 602-й эскадрильи входило предотвращение любых попыток бомбардировок или воздушной разведки со стороны люфтваффе.

Мы увидели наши самолеты, укрытые от ледяных ураганов в ангарах, рассеянных по всему аэродрому. В состав нашей боевой техники входили 7 или 8 «Спитфайров-V», «обрезанных, укороченных и загнанных», и 4 великолепных «Страто-Спитов-VII».

Эти «Спиты-VII» были особыми машинами. Размах их крыла увеличили и благодаря двигателям «мерлин» «роллс-ройс» с двухступенчатыми нагнетателями и их герметическим кабинам они могли подниматься практически до 50 000 футов. Было изготовлено лишь 10 таких самолетов и отправлено в стратегические точки Великобритании.

Наши механики быстро приспособили их и отполировали с нежной заботой. Мы переставили два пулемета в крылья, чтобы слышать их, оставив лишь две 20-миллиметровые малокалиберные автоматические пушки.

Периодически немцы отправляли на разведку «Юнкерс-88», который пролетал над уровнем моря, чтобы наблюдать за передвижением флота, а совсем недавно самолету неизвестного типа удалось сфотографировать Скапа-Флоу с высоты 47 000 футов. Поэтому мы всегда держали в состоянии боевой

готовности по паре «Спитов-V» и «Страто-Спитов-VII».

Прошла самая монотонная неделя. Суперотважные «Юнкерсы-88» глупо нарвались на батарею «бофоров» и были сбиты под носом Карпентера и Кена Чарнея, которые вернулись, кипя от ярости.

В довершение ко всему авиазвено «В» направили в Шетланд, дальше на север почти на 60 миль. Они взяли с собой несколько механиков и 4 «Спита-V». Мы лицемерно им посочувствовали — скорее им, чем нам. Мы с Жаком организовали раунды за яйцами. Используя маленький самолет «бабочку-медведицу», как мы его прозвали, прикрепленный к военно-морской базе, мы совершали набеги на архипелаг дважды в неделю, садясь возле ферм, и похищали яйца. К концу двух недель потребления яиц на завтрак, ленч, чай и ужин один вид яиц уже внушал нам отвращение. Кену даже казалось, что у него на пояснице начали расти перья.

Падал снег, дул ветер, для разнообразия снова падал снег. Мы проводили дни, грея поочередно лица и спины возле тех маленьких печек, что предоставили нам ВВС Великобритании. Наши бедные механики проводили чертовски много времени на ветру и холоде, возясь с двигателями, поддерживая крылья четырех самолетов в готовности, очищая их ото льда.

Схватка в стратосфере

21 февраля 1944 года. Жак и Келли находились в состоянии боевой готовности с 10.30 до 14.00. Отличная ясная погода, но очень холодно. От нечего делать мы с Яном Блейром играли в шахматы. В 12 часов все пошли на ленч, но мы решили закончить партию. Келли с завистью смотрел, как другие пошли, — этот холод разжигал аппетит, а ему не удастся его утолить. Мы прервали нашу партию и, пожалев его, предложили Жаку и Келли поменяться с нами ролями. Жак и Келли согласились с радостью, так как нужно признать, что пребывание в состоянии наивысшей готовности довольно нудное дело.

Они пошли на ленч, а мы надели надувные спасательные жилеты, положили парашюты и шлемы в два «Страто-Спита-VII». Ян еще не летал ни на одном таком самолете и хотел новый с заостренным килем. Я уступил, после того как обозвал его всеми именами, известными под солнцем, и мы пошли продолжить нашу партию в шахматы.

12.22.

— Твоя королева потерпела поражение, — сказал Ян.

Моя королева конечно же была загнана в угол, по как только он протянул руку, чтобы взять ее, началась сирена воздушного налета.

В последующей суматохе королевы, пешки, ладьи — все полетело к дьяволу. Со стуком подбитых гвоздями ботинок в коридор ворвались механики. Я кинулся к двери, крича: «Взлет по тревоге, взлет по тревоге!» Ян выпрыгнул из окна.

Менее чем за пятьдесят секунд меня усадили, пристегнули ремнями безопасности, подключили кислород; пока механики закрепляли надо мной винтами герметический капот, двигатель работал на холостом ходу. Из управления выпустили три белые ракеты, сообщающие о том, что взлетно-посадочная полоса свободна. Земля настолько сильно промерзла, что мы могли свободно ехать по траве до взлетно-посадочной полосы.

В 12.23 часа 35 секунд ровно мы поднялись с полностью

открытым дросселем, и управление уже давало нам свои первые инструкции.

— Алло, Далмат Ред-1, Пандор вызывает, бандит приближается к Б — Бейкер, набирает высоту у З — Зебра, быстро поднимайтесь на вектор 0–9–5. Вперед!

Я шарил в моих ботинках в поисках перфокарты с кодом, которая лежала вместе с моими картами. Я никак не мог найти ее, и мне пришлось попросить Пандора повторить.

Добро, немец приближается к Скапа-Флоу на высоте Z. Я взглянул на карту. Фу! Z — это 40 000 футов. Ян кружил в нескольких ярдах от меня, и через солнцезащитные очки я чувствовал на себе его удивленные глаза.

Это был замечательный зимний день — ни следа облачка в небе, — и арктическое солнце проникало в мое глазное яблоко. Я включил отопление и отрегулировал давление в кабине.

— Алло, Пандор, Далмат отвечает, я быстро поднимаюсь на вектор 0–9–5, набрал высоту Р — Роберте.

За кого нас принимает авиадиспетчер? За ракеты? Через пять минут мы уже были на высоте 23 000 футов; неплохой ход.

В это время я размышлял: этот немец, должно быть, разведывательный самолет. В такую погоду он сможет сделать отличные фотографии. Зенитная артиллерия флота, естественно, не сможет стрелять из-за нас и военно-морские силы, вероятно, проклинают нас. Во что бы то ни стало мы должны уничтожить этого немца. Если мы не сделаем этого, командующие флотом сотрут нас в порошок!

Мы прошли Скапа-Флоу и продолжали лететь курсом 095°. Я оглянулся и увидел белый инверсионный след, описывающий большой круг над военно-морской базой, где-то в 10 000 футов над нами. Это, должно быть, он.

Мне было интересно, какая машина это может быть — один из новых «Юнкерсов-86Р»? В любом случае он ничуть не беспокоился и спокойно продолжал делать свои фотографии.

— Алло, Пьер, Ред-2 здесь, след дыма в 6 часов выше!

Мы сейчас были на высоте 33 000 футов, между Германией и Норвегией. Если бы мы смогли подняться еще на 7000 футов и остаться незамеченными, мы бы отрезали ему путь к отходу.

Я как раз открылся, Ян с легкостью следовал за мной, его «спитфайр» превосходил мой по своим техническим характеристикам. Немец все еще не выказывал никаких признаков тревоги — вероятно думая, что на такой высоте он в полной безопасности. Началось второе действие. Тяжелая зенитная артиллерия открыла огонь, но черные клубы дыма были значительно ниже белого следа.

41 000 футов! Холод действительно становился устрашающим, и я открыл кислород на полную силу. Благодаря герметизированной кабине боль была терпимой. В дальнейшем наши выхлопные газы оставляли белый след, который растягивался и расширялся за нами, словно после продвижения корабля. Солнце было позади нас.

Немец сейчас шел к нам. Либо он увидел нас и пытался пройти до того, как мы успеем перехватить его, либо просто завершил свою задачу.

Наши особые двигатели красиво вели нас, а удлиненные крылья хорошо поддерживали нас в раз-ряженном воздухе. Ян шел параллельно со мной, где-то на расстоянии 900 ярдов от меня, мы поднялись еще на 2000 футов, которые перенесли нас приблизительно на 1000 футов выше нашей намеченной жертвы, которая находилась от нас в двух милях и быстро приближалась.

Он, должно быть, совершенно слепой.

— Ян, готов атаковать?

— Да.

Он увидел нас, но слишком поздно. Мы пошли на него. К нашему удивлению, это был «Мессершмит-109G», оснащенный двумя плоскими дополнительными баками под крыльями. Он сверкал, словно новая монета, и был замаскирован в бледно-серый цвет сверху и небесно-голубой — снизу. На нем не было знаков государственной принадлежности.

Вначале он пошел влево, но там был Ян, движущийся к нему. Затем он повернул обратно, увидел меня и грациозным непрекращающимся движением сделал крутой вираж, плавно перевернулся на спину и пикировал вертикально в надежде поразить нас.

Мы последовали за ним без колебаний. Он пикировал прямо к серому морю, которое выглядело замерзшим, без единой складки. Он был на полмили впереди нас, с баками, все еще прикрепленными к его крыльям. Скорость головокружительно увеличивалась. На таких высотах следует быть осторожным, потому что скоро вы достигаете скорости звука, а потом берегись! Существует большой риск повиснуть на парашюте в кальсонах скорее, чем требуется время для описания этого.

Немец использовал свое ускорение на полную мощь и держал инициативу. На высоте 27 000 футов мой индикатор AS показывал 440 миль в час, то есть настоящая скорость 600 миль в час! Я обеими руками держал ручку управления и со всей силы надавил на органы управления, чтобы удержать самолет на прямой линии. Малейшее отклонение сдавило бы крылья. Я чувствовал, что мой «спитфайр» все равно прыгал, и я видел, что краска на крыльях лопалась, в то время как двигатель начинал набирать скорость.

Механизмы управления не работали. Мы все еще снижались — 15 000 футов: Ян прошел мимо меня; 10 000 футов: Ян был на 200 ярдов впереди меня и на 600 — от немца. Он открыл огонь — лишь короткую очередь. Неожиданно «мессершмит» треснул пополам, словно папиросная бумага, и взорвался, словно граната. Одно крыло отлетело в сторону, двигатель и половина фюзеляжа падали, словно торпеды, в то время как обломки самолета разлетелись, развеваясь, во всех направлениях. Один из баков падал спиралью, оставляя позади себя след горящих паров бензина.

8000 футов. Я должен выпрямиться. Я нажал на ручку управления, нежно, но твердо. В плотной атмосфере среагировали рули высоты, и я увидел, что горизонт начал проходить под носом моего самолета — но там было уже море! Недолго я видел монолитную глыбу на высоте 40 000 футов — по надвигающая зеленая масса, окаймленная пеной, неслась на меня.

Я снова надавил на ручку управления — не помогло, и я понял, что у меня не получится выровнять самолет вовремя. Затем, рискнув, я полностью развернул триммер назад, чтобы обеспечить горизонтальный полет. Сразу же пелена крови застлала мне глаза, я ощутил, что моя спина и кости скручивались, кишки разрывались, щеки подтянулись к глазным впадинам, пальцы рук вырывали глаза. Все потемнело. Весь самолет заскрипел и застонал.

Когда я снова открыл глаза, стремительный толчок отнес меня вверх на 13 000 футов. Из моих ноздрей текли теплые струйки крови, которые капали на шелковые перчатки. Голова плыла. Я едва слышал в наушниках голос начальника ПВО района, но центробежная сила повредила мембраны в моем радио, и я не мог разобрать, что он говорил.

Я был один в небе и нигде не мог найти Яна. Внизу ветром уносило огромное радужное пятно масла и бензина и клуб дыма, указывая на гибель «мессершмита».

Я взял курс на острова, которые я видел на горизонте, и вскоре увидел Скапа-Флоу с его баллонами, сияющими, словно ниточка жемчуга. На меня накатились волны тошноты, и я летел инстинктивно. Лишь мысль о нашей встрече, когда мы приземлимся, немного оживила меня. Как только я коснулся земли, мне показалось, что по радио я услышал Яна. Это подтвердило, что он, слава богу, был в порядке. Я приземлился с ветром и машинально вырулил к месту рассредоточения, у меня не было даже сил помочь механикам открутить мою кабину. Сатерленд, предупрежденный управлением, был уже там с начальником разведывательного отдела. Они тут же сообщили мне, что Ян вернулся живым и невредимым. Он приземлился на «брюхе» на поле в Стронсейе, так как его самолет был поврежден обломками немецкого самолета. Итак, все было в порядке, и этот успех шумно отмечали в столовой.

На следующий день в лондонских газетах было полно сообщений об этом случае. Можно было подумать, что мы спасли весь британский военно-морской флот. Мы получили телеграммы с поздравлениями, в том числе от командующего флотом Рамсея.

Яна привезли с острова домой на моторной лодке, промерзшего до мозга костей, но жизнерадостного.

Приземление, богатое событиями

7 марта 1944 года. Какой день для звена! В 6.30 утра Оливер и Дэнни Морган поднялись для патрулирования военно-морской базы. В 6.40 Оливеру удалось вернуться на аэродром и благополучно сесть, имея датчик давления на нуле. Он сразу же пересел в другой самолет и поднялся снова. В 7.20 вдруг позвонил начальник оперативного отдела, чтобы сообщить нам, что Оливер совершил вынужденную посадку на крошечном острове Шапинсей.

Как обычно, эту задачу должен был выполнить я. Меня откомандировали привезти его. В Тайгер-Мот я взял с собой каптенармуса, и мне удалось сесть на единственно возможном поле без казусов. Я был покрыт толстым слоем снега и грязи, там тоже был встречный ветер. Олли парашютировал на него с невыпущенными шасси.

Я доставил Олли домой, оставив каптенармуса разрядить малокалиберную автоматическую пушку и пулемет и снять секретное оборудование.

В 7.45 вечера мы с Жаком поднялись для ночного патрулирования. Небо было безоблачным, луна находилась в первой четверти, но на землю легла очень плотная мгла. В течение четверти часа мы кружили на высоте 7000 футов над военно-морской якорной стоянкой, окруженной барражом баллонов.

— Осторожно, Далмат Ред-1, с востока к Г — Гарри приближается бандит, в 30 милях от тебя, набирайте высоту О-Ориндж.

— Понял вас, Ред-1 ушел!

О черт! Еще одна игра в прятки. Мы выключили наши навигационные огни. Я мог определить самолет Жака лишь по слабому мерцанию его выхлопных газов.

По тусклому свету красных ламп, закрепленных на стороне кабины, я расшифровал сообщение, зная ключ на этот день. Учитывая то, что нам только что сообщили, немец, должно быть,

подходил к радиолокационной станции Файр-Айл на высоте менее чем 1000 футов.

— Алло, Далмат-1, следуйте курсом 0–6–0 — открывайте огонь, бандит очень спешит.

Мы полностью открыли дроссель и, как только миновали холмы на материке, спустились до уровня моря, так как при плохой видимости легче различить самолет снизу, чем наоборот, особенно над водой.

Начальник ПВО района, казалось, не был этим вечером в хорошей форме, и после того, как он сообщил нам десяток противоречивых курсов среди небольших островов в погоне за неуловимым «Юнкерсом-88», он приказал возвращаться домой. Было 8.30.

Видимость становилась все хуже, и Жак был вынужден следовать за мной на близком расстоянии, чтобы не потерять меня. Я сконцентрировался на моих приборах и вызывал радиостанцию через равные промежутки времени, чтобы иметь точные координаты. Мы прекратили, лишь когда оказались над базой, скорее ощущая ее, чем видя, благодаря регулировочным красным лампам, указывающим на препятствия на земле.

— Алло, Контроль, Далмат Ред-1 вызывает, скоро парашютируюсь над базой.

Сразу же осветили взлетно-посадочную полосу. Ее тщательно спрятанные световые сигналы мигали во мгле — неясно, но успокаивающе.

Туман становился плотнее, но если я вижу эти огни, то не заблужусь. Воодушевленный этой мыслью, я решил добавить четверть часа к моему ночному полету и позволил Жаку сесть первым. Спустя десять минут я начал свой спуск, открыл кабину, и на меня пахнуло влажной соленой мглой. Я пошел на свой 90-градусный разворот, который вынес меня на линию с освещаемой взлетно-посадочной полосой, и я нажал на вынос шасси. Меня отдросселировало назад, и сразу же в моих ушах раздался сигнал тревоги! Инстинктивно, не отрывая глаз от взлетно-посадочной полосы, я нащупал выпуск шасси и нажал прямо на него. Это сработало, и я сразу же понял ситуацию: пневматическая система, видимо, вышла из строя и колеса не закрепились в необходимом

для посадки положении.

Такого рода авария довольно редка и достаточно неприятна в дневное время. Ночью же это огромный риск.

Я сразу же сообщил о ситуации в отдел управления полетами и, полностью открыв дроссель, снова набрал высоту, которая бы позволила мне попытаться выпустить колеса с помощью отчаянного маневра.

Беспокойство на земле, громкоговорители предупредили начальника авиационной базы, «скорую помощь», пожарное посыльное судно и т. д. Несмотря па мои усилия, ничего не получалось, и, как последнее средство, я использовал бутылку сжатого газа углекислоты, но безрезультатно. Определенно не мой вечер.

Взглянув на манометр, я увидел, что температура радиатора тревожно увеличивалась, а давление масла начало падать: 110, 115° — 80, 70, 60 фунтов.

Господи! У «Спитфайров-V» был только один радиатор, установленный асимметрично под правым крылом, и нога моего наполовину выпущенного шасси создавала препятствие для входа воздух» в радиатор; 49 °С — это максимально допустимая температура, мне нужно быстро принять решение.

— Алло, Контроль, Далмат Ред-1 вызывает, установите прожектор на участке травы напротив офиса наблюдения — захожу на посадку.

— Понял вас, Ред-1.

Так как я вынужден был садиться с поднятыми колесами, чтобы не взорвался двигатель, то я не мог выполнить это на взлетно-посадочной полосе. С искрами и температурой, возникающей при трении четырех тони металла, идущего на скорости 100 миль в час, моя машина мгновенно бы загорелась.

Сила света прожекторов из 30 000 свечей осветила большой треугольник травы напротив управления, и я собирался посадить свой «спит» на «брюхо». По спине тонкой струйкой начал течь пот, и моя нижняя рубашка прилипла к коже, словно холодное мокрое полотенце. Я сделал все возможное, чтобы подготовиться

для очень трудного торможения — от 100 миль в час до полной остановки на расстоянии 30 ярдов в полсекунды. Я туже затянул привязные ремни, крепко пристегнул себя к креслу. Опустил кресло, чтобы защитить голову в случае, если я перевернусь вверх «пузом», отодвинул капот назад и плотно закрыл; по крайней мере, сейчас не было риска оказаться закрытым в горящей коробке. Я отстегнул парашют, убрал кислородную трубку и, перед тем как сиять наушники, вызвал управление:

— Алло, Контроль, Далмат Ред-1 вызывает. Давайте сейчас. Переключайте па вас, переключайте!

Было самое время. Из моего радиатора извергался непрекращающийся поток вспышек, а ядовитые гликолевые испарения начали поступать в кабину. Я вдохнул большой глоток воздуха и слегка дрожащей рукой уменьшил дроссель, настроил винт для отличного броска, опустил закрылки и начал приземление.

Лампы, указывающие на край аэродрома, светили снизу позади меня, а ярко освещенный треугольник стремительно приближался ко мне. Я выровнялся где-то на высоте около 12 футов, все еще в темноте. Вдруг мой самолет оказался в ослепляющем потоке голубого света.

На ощупь я выключил двигатель и отключил подачу топлива. Впереди налево и направо от обтекателя изрыгалось облако дыма.

Я задержал дыхание, мои глаза неотрывно смотрели на траву, проходящую под моими крыльями. Я понимал, что за мной на полной скорости следовала «скорая помощь», за которой ехал пожарный расчет. Я осторожно отпускал назад ручку управления, еще, еще, уменьшая свою скорость до минимума — 90 миль в час. Мой винт, должно быть почти касался земли, самолет начало трясти, и я сильно дернул ручку управления назад.

Больше не поддерживаемая ничем, машина с ужасным грохотом врезалась в землю. Лопасти воздушного винта разлетелись, двигатель разрыл землю, подняв кучу земли и травы. Малокалиберная автоматическая пушка с левого борта завернулась, словно пучок соломы, вырвав крыло.

Удар с невероятной силой швырнул меня вперед, и ремни безопасности врезались в тело, лопнув на плечах. У меня

промелькнула мысль, что, если бы не они, мое лицо разбилось бы о прицельное приспособление. Когда разорвались провода элерона, я почувствовал жгучую боль в правом колене, слышал удар ручки управления о ногу. Унесенный вперед невероятной движущей силой, самолет затормозил носом, оперся на одно крыло, и на одну мучительную долю секунды я повис в воздухе, отчаянно цепляясь за ветровое стекло, при этом одна нога оказалась на панели управления и земля встала перед моими глазами, словно стена. Смогу ли я посадить самолет на спину? С грохотом, словно гром, который многократно отозвался в вытянутой алюминиевой коробке фюзеляжа, самолет перевернулся на «брюхо». Последний толчок, затем тишина, которая сверлила барабанные перепонки. Капля пота упала на щеку. Затем неожиданно шипящий звук гликоля и бензина, испаряющихся на раскаленном добела металле двигателя. Из каждой трещины капота двигателя начал выходить густой дым. Сирена «скорой помощи» вернула мне рассудок. Я открыл дверь, толкнув ее локтем, скинул шлем на землю, спрыгнул на припорошенное землей крыло, сорвал свой парашют и, забыв о мучительной боли в колене, рванул как можно быстрее от самолета. Я пробежал несколько ярдов, зашатался и рухнул в руки Жака. Он бежал от рассредоточения, которое находилось в 500 ярдах от самолета, не останавливаясь, и совсем выбился из сил. Дружище Жак! Опираясь на его плечо, я плелся в безопасное место, туда, где в ослепительном свете прожекторов стояли очевидцы на почтительном расстоянии. Пожарная бригада уже поливала самолет углеродной пеной. Я сел на траву. Кто-то предложил мне зажженную сигарету, а доктор и его санитары суетились возле меня. Визгливый звук тормозов — и из своей машины появился растрепанный командир эскадрильи. Он выскочил из кинотеатра, когда громкоговоритель объявил, что самолет находится в трудной ситуации.

— Привет, Клостер, дружище! Ты в порядке?

Меня уложили в машину «Скорой помощи», несмотря на мои протесты, и доставили в лазарет, где меня ждала чашка горячего, сладкого чая, щедро приправленная ромом. Мои колени уже здорово распухли и посинели, но врач сказал, что это ничего. Он затем проверил мои плечи, где ремни оставили два болезненных лиловых рубца.

В целом я счастливо отделался.

8 марта 1944 года. Сразу же после завтрака я пошел проверить следы моего богатого событиями приземления. Самолет лежал в конце глубокой стрелы, глубоко вспаханной в земле капотом двигателя. Масляный и гликолевый радиаторы вырвало по пути. Пластиковые лопасти воздушного винта отломились, разбросав вокруг тысячи осколков.

После этого мне пришлось заполнить десяток «аварийных отчетов», и, как обычно, организатор полета пытался доказать мне с помощью А плюс В, что это была моя вина. Горячий спор продолжался до тех пор, пока, отсоединив гидронасос, он не увидел, что его ось сломана. Так как я действительно не мог сломать ее своими зубами, ему пришлось согласиться, что я сделал все, что было в моих силах. Сатерленд и Оливер, в свою очередь, вытащили со дна своих ящиков «заметки летчика», чтобы доказать, что в данных обстоятельствах я действовал правильно, и активно защищали меня. После милой беседы с начальников авиационной базы, с которым я впал в долгие технические рассуждения (из которых он не понял ни слова), я направился в столовую полностью оправданный.

Бомбометание с пикирования

Проблема «незасчитанных мячей» все еще доставляла ВВС Великобритании головную боль, и по возвращении нас с Оркнейских островов было принято решение оборудовать некоторые «спитфайры» 500-фунтовыми бомбами, чтобы бомбить с пикирования местонахождение самолетов-снарядов. В этом эксперименте «подопытными кроликами» должны были стать 602-я и 132-я эскадрильи.

13 марта мы отправились с нашими модифицированными «Спитфайрами-IX» для первых испытаний в Лланбедр, на северное побережье Уэльса.

Бомбометание с пикирования — технически сложно само по себе, так как бомбу закрепляют под «брюхом» машины, где находится запасной бак. Если бомбить вертикально, бомбой вырывает винт. Если бомбить под углом 45˚, то очень сложно прицеливаться. После множества различных попыток Макси изобрел следующий способ.

Для выполнения задачи на высоте 12 000 футов при близком ступенчатом построении предназначались 12 самолетов эскадрильи. Как только ведущий самолет увидит, что цель появляется под задним углом его крыльев, он пикирует, а за ним следуют остальные, под углом 75˚. Каждый летчик в отдельности берет цель на прицел и каждый спускается вниз до 3000 футов с полностью открытым дросселем. В этот момент пилот начинает выравнивать самолет, считает до трех и пускает свою бомбу. Это не было столь очевидным, но через две недели эскадрилья сажала свои бомбы внутрь круга размером в 150 ярдов.

В течение трех недель мы находились в Ллаибедре, были объектом многочисленных проверок и всякий раз выполняли при этом поэтапную демонстрацию. ВВС не зря потратили свои деньги. При первом посещении бомба Дамбрела упала точно на Фокса со скоростью 450 миль в час, и бедняге пришлось в критической ситуации выбрасываться с парашютом. Во время второго посещения одна бомба Макконачи повисла. Он решил сесть с ней и бежал через аэродром, чтобы предупредить людей об опасности. Когда он прибежал, бомба, наконец, освободилась и с сильным ударом взорвалась в середине аэродрома, облепив

испуганных посетителей землей и грязью.

В действительности, в отличие от Макса и Ремлингера, которые всегда были усердными работягами и больше всего любили критические ситуации, никто особенно не увлекался этим видом спорта. Перед тем как принять решение, мы предпочли подождать первых результатов бомбометания против цели, хорошо защищенной зенитной артиллерией.

Между тем нам постоянно читали лекции по поводу «незасчитанных мячей». После первых бомбардировок, в ходе которых за четыре месяца было сброшено 16 432 тонны бризантного взрывчатого вещества в местах спуска на воду, немцы разработали новый, более упрощенный тип установки. Они сооружали более 50 установок в месяц, которые маскировали настолько тщательно, что их трудно было распознать. В целом немецкая планировка сооружения состояла из девяти секторов, четыре из которых были направлены на Лондон, а другие пять — на Саутгемптон, Портсмут, Плимут, Брайтон и соответственно порты Дувр и Ньюхавен.

По последним данным, самолет-снаряд, или «V-1», представлял собой изобретение с реактивным двигателем, способным нести около тонны взрывчатого вещества на расстояние в 250 миль приблизительно со скоростью 425 миль в час и чрезвычайно точно, то есть в пределах 1000 ярдов.

Мы вернулись в Детлиинг 8 апреля и без особого энтузиазма ждали нашего первого полета с бомбометанием с пикирования.

13 апреля 1944 года. Предыдущим днем «спитфайр» впервые бомбил с пикирования континент. В Бауилланкорте, в 12 милях к югу от Ле-Трепорта, 602-я и 132-я эскадрильи атаковали установку самолета-снаряда.

Хотя наша цель была в районе, переполненном зенитной артиллерией, немцы были настолько поражены при виде 24 «спитфайров», каждый из которых нес 500-фунтовые бомбы, что они открыли огонь только тогда, когда мы были уже вне предела досягаемости.

16 апреля 1944 года. Мы собирались повторить выходку в большем масштабе и должны были бомбить Лигеркорт, возле леса Креси. На этот раз я был значительно менее веселым, так как

в радиусе 2000 ярдов вокруг цели находилось 9 88-миллиметровых орудий, 24 20– и 37-миллиметровых, не говоря уже о том, что мы должны были располагаться в пределах труднопреодолимых оборонительных сооружений Абвиля.

Мы взлетели в 12.25 и должны были атаковать первыми, за нами вступит австралийская эскадрилья (453-я), в то время как 132-я прикроет нас от возможных реакций вражеских истребителей. Мы прошли французское побережье на высоте 10 000 футов, и Сатерленд построил нас в атакующие позиции.

— Самолет Макса, ступенчатый левый борт, иди!

Я был десятым из двенадцати и совсем не чувствовал себя счастливым.

— Самолет Макса, цель 2 часа внизу.

Я видел лигеркортский лес прямо под моими крыльями и распознал цель — еще одно расположение самолетов-снарядов, очевидно замаскированное среди деревьев, — нам показывали на фотографиях на инструктивном совещании.

Мы сразу же оказались над ними. Рукой я повернул вниз выключатель, который приводил в действие бомбу, и снял предохранитель запускающего механизма.

— Макс, идем вниз.

Словно раскрывающийся веер, все «спитфайры» перевернулись на спину один за другим и пикировали прямо вниз. Зенитная артиллерия сразу же открыла огонь. Пучки трассирующих снарядов летели навстречу нам. Снаряды взрывались слева и справа, и прямо над нашими головами стали появляться белые кольца клубов дыма от 20-миллиметровых орудий, едва видимые на слоисто-перистых облаках. Наш подъем с этими тяжелыми бомбами был ужасным: через несколько секунд мы делали уже более 400 оборотов. Я только начал наводить прицел, как первая бомба уже взрывалась на земле — быстрая вспышка, за которой последовали облако пыли и фрагменты.

Авиазвенья Макса и Скиттлеса уже снова набирали высоту, вертикально, усердно передвигаясь быстрыми и резкими движениями, неотступно преследуемые зенитным огнем.

Мой высотомер показывал 3000 футов, и я сконцентрировался на своей цели. Я слегка потянул ручку управления на себя, чтобы цель прошла под носом моего «спитфайра», следуя нашей технике, — тяжелая работа при такой высоте. Я считал вслух: один, два, три — и нажал спусковую кнопку.

В течение следующих нескольких секунд, в результате эффекта огромной центробежной силы, я лишь смутно понимал, что происходило. Я пришел в себя и обнаружил себя висящим на винте на высоте 8000 футов с открытым дросселем. Зенитная артиллерия, казалось, бросила нас. Поворот налево скоро разъяснил мне, почему 453-я эскадрилья начала свое пикирование. Самолеты прошли над ними, словно водопад, и вскоре превратились лишь в крохотные смутные пятна на земле.

Артиллерия повторила атаку. Неожиданно произошла вспышка, и «спитфайр» перевернулся, оставляя след горящего гликоля, и врезался в середину цели. Ужасное зрелище, которое я не могу выбросить из моей памяти.

«Жестокий удар судьбы», — сказал один из друзей погибшего летчика, когда мы вернулись на аэродром. Это был Боб Ярра, брат известного Ловкача из Мальты, также сбитого зенитной артиллерией годом раньше. Боб был сбит прямым попаданием из 37-миллиметрового орудия, поскольку он пикировал со значительно большей скоростью, чем 400 миль в час. Два крыла его «спитфайра» сразу же сложились и отлетели, сорвав по пути хвостовой стабилизатор и разбрасывая обломки на движущийся за ним самолет, которому пришлось сделать резкое движение, чтобы увернуться от этих обломков. Через три секунды самолет врезался в землю и взорвался. Ни малейшего шанса найти останки и похоронить.

Эти «незасчитанные мячи» начинали, несомненно, дорого нам стоить.

Высадка десанта в Нормандии

Подошел великий момент — 4 мая. Наше авиазвено оставило Детлинг, чтобы переехать на новую базу в Форде, около Брайтона.

Перевод самолета происходил в очень плохую погоду, и нашему патрулю, состоящему из 8 самолетов, под руководством Кена Чарнея, пришлось сесть на американское поле около Данджнесса под проливным дождем и при нулевой видимости. Это поле было занято эскадрильей «тандерболтов», которая прибыла из Соединенных Штатов неделей раньше. Тогда эти американцы впервые увидели «спитфайр» так близко. Они были поражены, увидев людей, прилетевших в такую погоду (что они ожидали? Англия — это не Калифорния), и оценив маневренность наших машин.

Ближе к вечеру погода прояснилась, и мы продемонстрировали взлеты с крутым набором высоты. С нашим «Спитом-IX» мы могли совершать воздушный десант на высоте 50 ярдов, в то время как тяжелому «тандерболту» необходимо было 600. Сразу же после того, как я убрал шасси, я выполнил бочку, которая срезала растущие маргаритки.

В Форде было уже 12 эскадрилий истребителей и, как обычно, большое скопление самолетов на взлетно-посадочной полосе и летчиков на квартирах. Мы решили, что лучше ночевать под открытым небом в палатках около наших самолетов, чем идти жить в большом реквизированном здании в шести милях от аэродрома, около Арандела.

Нам всегда поручали какие-то дела. 8 мая — два вылета с бомбометанием с пикирования, 9 мая — два таких же вылета, включая атаку против известного виадука в Мирвилле. Там нас очень горячо принимала автоматическая зенитная артиллерия, и в прессе опубликовали следующий официальный отчет: «Эскадрилья «спитфайров» пикировала сквозь стену зенитного огня артиллерии, чтобы атаковать большой виадук в Мирвилле на железнодорожной линии между Парижем и Гавром. В виадуке было 39 архипелагов. «Спитфайры» ударили по нему в середине и по северному краю».

Для тех, кто знает сдержанность коммюнике ВВС

Великобритании, термин «стена зенитного огня артиллерии» не казался преувеличением. В действительности же бомбардировка была довольно жалкой, и я не знаю, кто были герои 132-й или 602-й, у которых оказалось больше удачных попаданий. Я знаю, что моя бомба упала, как минимум, более чем в 200 ярдах от виадука. О Джеральде и Канаке сообщили, что они промахнулись.

10 мая утром под прикрытием «марадера» мы произвели «прочесывание», которое продолжалось два часа двадцать минут. В смешанном формировании «Мессершмитов-109» и «Фокке-Вульфов-190» мы встретили несколько очень умных немцев. Макси Сатерленд сбил одного, и Жак и Юль, вероятно, еще по одному. Что касается меня, то моя стрельба не заслуживала даже внимания. Днем того же дня предприняли еще один подобный вылет против «не-засчитанных мячей-38».

11 — го — бомбометание с пикирования против «незасчитанных мячей-27» (Аи-ле-вьё — Клоше). 12-го — то же самое на пересечении железнодорожных путей в Стинбекью. 13-го — два таких вылета, включая один против «незасчитанных мячей-86», защищаемый огромным строем зенитной артиллерии. Механизм, обеспечивающий постоянную скорость моего винта, вышел из строя, что меня в то время очень серьезно испугало. При такой скорости самолет может быстро превратиться в обломки.

Бомбометание с пикирования очень жестоко испытывало организм, и у нас было несколько несчастных случаев Внутренних повреждений: кровотечение в плевре, брюшные разрывы и другие неприятные осложнения.

Что касается меня, то я совсем изнемогал. К счастью, 15 мая полковника авиации Ранкина вызвали в экспедиционный союз военно-воздушных сил в Аксбридже. Он взял меня с собой. Моя французская униформа вносила немного местного колорита, как он выразился.

Бетонные подземные подвалы в Аксбридже, которые укрывали британский истребитель Центрального управления во время критических дней «Битвы за Англию», стали центром союзных военно-воздушных сил для высадки в Нормандии.

Это была настоящая вавилонская башня, переполненная розовыми и оливково-зелеными американскими униформами и

голубовато-серыми ВВС Великобритании. Я никогда в своей жизни не видел столько звезд и тесемок, они были даже на локтях. Самый незначительный человек, которого вы встречали, был, как минимум, коммодор авиации. На земле в большом количестве сидели маршалы авиации.

Присутствовал и главнокомандующий ВВС Великобритании, а также Квезеда, большая шишка в кругах американских истребителей, генерал Арнольд, командующий американскими военно-воздушными силами, Дулиттл, известный по рейду на Токио, и т. д.

Пребывание в зоне чрезвычайной секретности — это не шутка. У меня были полные карманы пропусков, и весь день меня проверяли у входов и в подземных коридорах, освещенных ртутными лампами.

Было трудно составить общее впечатление о том, что они замышляли, но день нападения, казалось, был уже назначен на начало июня, а также определен и район — участок от Гавра до Шербура. Дела в целом шли не очень гладко. Было много трений между ВВС Великобритании и американскими ВВС.

В частности, были споры, когда должна быть совершена попытка определить количество имеющихся немецких истребителей. Судя по самым точным отчетам Интеллидженс сервис, в период с 1 ноября 1943 года по 1 апреля 1944 года для люфтваффе было произведено 7065 истребителей; из них 150 — с реактивным двигателем, около 4500 — «Мессершмитов-109G», а остальные — «Фокке-Вульфы-190» и небольшое количество двухдвигательных «Мессершмитов-410».

С другой стороны, потери немецких истребителей в период с 15 ноября по 15 апреля оценивались следующим образом: истребителями ВВС Великобритании уничтожено — 878, предположительно сбито — 102 и повреждено — 347 самолетов противника; зенитной артиллерией уничтожено — 73, предположительно сбито — 5 и повреждено — 22 самолета противника.

Американские ВВС тем не менее утверждали, что их бомбардировщики («крепости» и «либерейторы») получили следующие результаты за тот же период: уничтожено — 2223, предположительно сбито — 696 и повреждено — 1818; плюс

уничтожено прикрывающими их истребителями — 1835 самолетов противника.

Британцы считали эти цифры возмутительными. Они признавали право американской прессы давать такие результаты, чтобы подсластить пилюлю для американской публики, которую травмировали сообщения об огромных потерях военно-воздушных сил. Но ВВС Великобритании категорически отказались базировать планы своей операции на иллюзорных пропагандистских цифрах.

Скоро разгорелся спор. Британцы утверждали, что лучше недооценить число успехов, как сделали они, основываясь лишь на очень точном методе подтверждения с помощью кинопленок, чем базировать их на отдельных словесных отчетах, которые трудно проверить. Фактически, когда в группе из 72 «Летающих крепостей» 300–400 пулеметчиков ведут огонь по 20 «фокке-вульфам», а в действительности сбивают лишь 5, то логично связать это с действиями нескольких десятков стрелков, которые честно клянутся, что попали в одного.

Кроме того, казалось очень странным, что в рейде, который был в августе, 900 британских и американских истребителей, обеспечивающих прикрытие, доложили, что они сбили 118 немецких самолетов, в то время как 500 «фортов» заявили о 350 победах, что составило почти треть немецких истребителей, находившихся в воздухе в тот день.

В другом совместном шоу, после очень жестокого воздушного боя, эскадрилья ВВС Великобритании (то есть 12 «спитов» последнего типа) обратилась за подтверждением семи успехов, в то время как летчик только одного американского истребителя заявил о шести своих успехах, причем при таких обстоятельствах, когда было бы едва ли возможно приписать ему даже один по стандартам ВВС Великобритании.

В результате было решено принять за рабочую основу одну треть американских цифр для бомбардировщиков и половину от количества заявляемого летчиками-истребителями, которые все еще давали поистине впечатляющие цифры: 800 успехов для «фортов» и 900 — для истребителей, то есть всего для сил союзников 2700 «мессершмитов», а «фокке-вульфы» вообще не брали в расчет.

Принимая во внимание неизбежные убытки, потери в тренировках и так далее, люфтваффе все же имело около 4000 истребителей первой линии, из которых максимум 2500 могли принимать участие в операциях на Западном фронте.

Против этого военно-воздушные силы экспедиционного союза могли поставить только 2371 истребитель первой линии, из которых 1764 принадлежали ВВС Великобритании.

Затем мы были заняты разработкой предварительных операций истребителей для двух вторых недель мая. 21-го разработали общее наступление против железнодорожных локомотивов во всей Се-верной Франции и Бельгии; в этой одновременной операции будут задействованы 504 «тандерболта», 433 «спитфайра», 16 «тайфунов» и 10 «темпестов», а только во французской железнодорожной системе «Норд» было разрушено 67 локомотивов и серьезно повреждено 91.

С 19 мая по 1 июня 1944 года состоялось 3400 самолетовылетов истребителей против локомотивов во Франции, Бельгии, Голландии и Германии. В результате только 257 были уничтожены и 183 серьезно повреждены. Эти невпечатляющие результаты объяснялись отсутствием у летчиков опыта в поражении подобного рода цели.

В то же самое время истребителям-бомбардировщикам пришлось выполнять очень тяжелую программу атак мостов, соединяющих дороги, и железнодорожных мостов; 24 моста через Сену были выведены из строя, три — в Лидже, а остальные — в Хасселте, Херенталсе, Намуре, Конфлансе, Валенсии, Хирсоне, Турсе и Сомюре.

Я имел возможность видеть аэрофотографии, сделанные после мощной бомбардировки силами ВВС Великобритании на Траппесе ночью с 6 на 7 марта. Эта важная сортировочная станция была полностью разрушена. Цель поразили, как минимум, 240 однотонных бомб, две трети локомотивных депо сровняли с землей, включая электрифицированную чартерную дорогу на Париж.

В период с апреля по май атаковали и сровняли с землей все сортировочные станции от Парижа до Брюсселя. План изоляции выбранной зоны начинал давать плоды.

Дальше нам нужно было разработать детальные планы для авиационного прикрытия высадки собственного десанта, которая к тому времени была назначена на 5 июня.

Вечером 4 июня истребители должны были вывести из строя три главные немецкие радарные станции: в Йобурге, Каудекоте и Капе-де-Антифере. В день высадки десанта 5-го нужно было обеспечить постоянную защиту 15 эскадрилий истребителей и охранять побережье. Было решено, что в день Д плюс 1, Д плюс 2 и Д плюс 3 будет использован даже стратегический резерв, который доведет количество истребителей и истребителей-бомбардировщиков до 3483, из которых 2172 предоставит ВВС Великобритании.

В соответствии со сметами «Shaef» была тщательно разработана программа передовых баз для наших истребителей в Нормандии. После тщательного изучения материалов фоторазведки определили подходящие места, и в день Д плюс 10, то есть 15 июня, мы имели в нашем распоряжении:

3 аварийные взлетно-посадочные полосы — участки более или менее ровной земли площадью 600 на 30 ярдов, обеспеченные личной «скорой помощью» и брандспойтом, способные принять самолет в критической ситуации, которая вынуждает его садиться на «брюхо»;

4 хорошо накатанных и выровненных участка земли для дозаправки топлива и перевооружения площадью 1300 на 60 ярдов, с двумя далеко отнесенными зонами рассредоточения, каждая из, которых имела площадь 100 на 50 ярдов. Чтобы обеспечить посадку истребителей на эти взлетно-посадочные полосы для пополнения горючего и перевооружения, был подготовлен специальный персонал «десантно-диверсионной части морской пехоты (коммандос) ВВС Великобритании», достаточно технически тренированный, чтобы заниматься этой работой;

8 подготовленных групп посадки, снабженных, металлической сеткой для взлетно-посадочной полосы площадью 1300 на 60 ярдов с зоной рассредоточения и укрытия 48 истребителей, постоянно базирующихся там. Были подготовлены площади для размещения неподвижной зенитной артиллерии, для аэродрома и летного персонала. Здесь разместятся 8

авиазвеньев истребителей.

Специальные группы конструкторов, назначенные подразделением аэродромных сооружений, должны были в день Д отправиться с полным оснащением, состоящим из бульдозеров, паровых котлов, палаток, стальной проволоки и так далее, для выполнения этой программы.

Были выбраны следующие точки: Базенвилль Сент-Круа-сюр-Мер, Камилли, Кулом, Мартани, Соммервьё, Лантёй, Плюмть, Лонгли, Сент-Пьер-дю-Монт, Криквилль, Кардоивилль, Дё-Жюмо, Азвилль-Карентан, Шапель, Пиковилль, Ле-Моле и Креттевилль.

После двух недель, проведенных таким образом в Аксбридже, я не сожалел, что снова присоединился к моим товарищам в Форде. Так как мне пришлось подписать обязательство о том, что я и словом не обмолвлюсь ни единой душе о том, что я, возможно, увижу или услышу, то я не мог ответить ни на один из тысячи вопросов, которыми мне докучали. Я также не должен был совершать полеты через занимаемую противником территорию до дня Д плюс 10 часов. Достаточно легко понять почему. Меня могли сбить, и, если бы допрашивающие меня заподозрили, что я что-то знаю — особенно место и день высадки десанта, — немцы не остановились бы ни перед чем, чтобы заставить меня заговорить. Чтобы избежать любых возможных колебаний, британцы, которые не желали рисковать и не питали иллюзий относительно способности человеческого организма противостоять определенным аргументам, не позволяли никому, кто знал даже часть сведений о «Нептуне» и «Сюзерене», пересекать Канал и подвергаться риску стать заключенным.

Из-за атмосферных условий день Д был отложен на 6 июня. Будучи связан клятвой, я ждал полета до 5 часов вечера. Это означало, что я мог наблюдать грозную процессию планёров и несущих авиадесант самолетов, которая началась на рассвете и продолжалась несколько часов.

Все измучились. 602-я эскадрилья совершала самолетовылет в 3.55, второй — в 9 часов, еще один — в 12 часов, следующий — в 17.30 и, наконец, последний — в 20.35. Я принимал участие в последних двух.

Трудно создать общее представление о высадке десанта, так как мы видели это с воздуха. Канал был беспорядочно

перегружен: военные корабли, торговые суда, танкеры, десантные суда с цистернами, минные тральщики — все тянули на концах веревок свои небольшие серебристые баллоны. Мы выполнили полдюжины рывков, потея и тяжело дыша, таща огромное бетонное судно, сидя на каркасе, таком же большом, как плавучий док, — это была одна из секций недостроенного порта Малберри.

Погода стояла не очень хорошая. Канал был бушующим и порывистым, и казалось, что даже маленькое судно осложняло дело. Низкие облака заставили нас спуститься ниже высоты Z, которой мы должны были придерживаться, и оставлять безопасные коридоры. В результате мы летели так, что почти касались крейсера класса «Саутгемптон» водоизмещением 10 000 тонн. Крейсер сразу же начал лавировать и подавать лампочками Алдиса всевозможные отчаянные сигналы, которые никто не мог понять. Лично я никогда не мог усвоить азбуку Морзе, не говоря уже о светооптической сигнализации по системе Морзе. Во избежание неприятного ощущения от близости зенитной артиллерии мы отошли как можно дальше.

Мы летели вдоль Котентинского полуострова. Вдоль всего побережья были костры. Эскадренный миноносец, окруженный маленькими лодками, тонул около маленького острова. Нашей патрульной зоной была территория между Монтебургом и Карентаном. Его кодовое название было Юта-Бич. Мы прикрывали 101-го и 82-ю американские воздушно-десантные дивизии, в то время как 4-я дивизия, которая только что приземлилась, совершила переход на Сент-Мер-Леглис. Мы многого не видели. Несколько домов горели. Джипы на дорогах. На немецкой стороне фактически не было ничего. Два крейсера бомбили батареи на побережье около форта Лилетт.

Небо кишело американскими истребителями, летящими парами. Они бродили вслепую и старались подойти к нам очень близко и показать свое пренебрежение. Если они казались слишком агрессивными, мы показывали наши зубы и смело смотрели в лицо. Один «мустанг», выходивший из-за облака, фактически открыл огонь по Грэхаму. А Грэхам, чья стрельба была настолько хорошей, насколько плохим был его характер, открыл, в свою очередь, огонь по нему, но, к счастью для «мустанга», промахнулся.

Поразительное отсутствие реакции со стороны люфтваффе.

По последним сведениям Интеллидженс сервис, они имели во Франции 385 бомбардировщиков дальнего действия, 50 атакующих самолетов, 745 истребителей, 450 двухдвигательных ночных истребителей плюс разведывательные самолеты — всего 1750 самолетов первой линии. Военно-воздушные силы конечно же скоро бы пополнились, если бы аэродромы не подвергались бомбардировкам слишком часто.

Мое второе патрулирование было уже в сумерках над Омахой-Бич. Это был ночной кошмар. Ночь была темной, с низкими облаками. Во мраке сотни самолетов шатались без дела, не имея возможности видеть друг друга, ослепленные пламенем, свирепствующим от Вирвили до Изигни. Казалось, что в том секторе шел горячий бой. На берега международных вод принесло обугленные остатки приземлявшегося самолета, освещенные залпом орудий батарей, размещенных на песке.

Все пилоты летели по приборам и старались избежать столкновения. Около 20 «Юнкерсов-88», впервые появившихся в военно-воздушных силах люфтваффе, использовали ситуацию бомбометания с пикирования в своих интересах довольно непреднамеренно, так как войска и боеприпасы были сосредоточены на плацдарме высадки морского десанта. Я слышал по радио, что 3 летчика из 611 преследовали 6 из этих «юнкерсов», и я узнал кричащий голос Маркуса:

— Я сбил одного ублюдка!

В самом деле, там, слева, из облаков упал огненный шар. Возвращаться в Форд в кромешной тьме и с поднимающимся туманом было сложно; эскадрильи «спитфайров» держались вместе. Там были странная смесь зеленых и красных навигационных ламп, вспыхивающих сзади во всех направлениях, ругань по радио и общая паника. Почти у всех самолетов заканчивалось горючее, и бедного начальника ПВО района осыпали оскорблениями, чтобы он предоставил им возможность сесть первыми. Поскольку я и Жак предусмотрительно приберегли наш бензин, предвидя такую ситуацию, мы ушли от слишком опасного соседства с самолетами и поднялись над толкотней на высоту 1000 футов. Сели после всех без суеты и беспокойства.

Обстрел в Сент-Андре

Первые несколько дней высадки в Нормандии не принесли ожидаемого роя немецких истребителей перед нашими орудийными прицелами. Мы с Жаком решили разработать небольшой план, который вынашивали с прошлого декабря.

Тогда в Детлинге мы тщательно подготовили обстрел аэродрома Евройкса/Фаувилля.

«Мустанг» привез перспективный аэрофотоснимок, запечатлевший немецкую базу в мельчайших деталях, включая ряд «фокке-вульфов», обслуживаемых механиками, которые особенно привлекли наше внимание. Теоретически это казалось полным безумием — зенитный огонь самолетов, без сомнения, собьет нас. На практике, в случае удачи и с тщательно спланированным элементом внезапности, мы могли бы легко с этим справиться.

Сейчас ситуация была не совсем такой, как в декабре, когда Евройкс/Фаувилль находился слишком близко к зоне сражения, чтобы его постоянно использовать. После неоправданных ожиданий в отношении Евройкса/Фаувилля наш выбор пал на Сент-Андре-де-Лёр и Дройкс, более отдаленные территории. Мы бы предпочли положиться на обстоятельства, которые показали бы нам, куда отправляться.

Сейчас проблема состояла в том, чтобы уговорить Сатерленда, которого в прошлый раз невозможно было убедить принять наш план по поводу Евройкса. Мы пытались сделать это за завтраком, по не слишком настойчиво, предположив, что он должен дать нам некоторую свободу в осуществлении нашего плана. Мы, вероятно, поднимемся как резерв для первого утреннего берегового патрулирования, а затем, с его разрешения, нарушим построение и на большой высоте пойдем на поворот вокруг Каена. Макси был не очень увлечен этим, но, ради мира и спокойствия, он наконец согласился.

Мы поднялись в 9.50 вслед за 12 «спитами» эскадрильи. На полпути спокойно ускользнули от них и сразу же набрали высоту. Повернули па юго-восток и к устью Сены. Жак был справа от меня в 400 ярдах и чуть выше. Таким образом, мы были взаимно

застрахованы от любого сюрприза. Погода была сносной — 4/10 облаков на высоте 7000 футов. На самом деле я бы предпочел слой облаков пониже, который обеспечил бы нам лучшую защиту от огня артиллерии.

В 10.20 мы быстро пролетели над Лизиуксом, его церковной башней, резко выделявшейся на фоне окружающей зелени. С высоты 15 000 футов мы видели огромные немецкие аэродромы в Фаувилле, Кончесе, Бьюмонт-ле-Роджере и Сент-Андре, и на расстоянии небольшого туманного пятна — Дройкс. Мы летали по кругу в течение четверти часа, внимательно разглядывая небо. В воздухе больше никого не было.

Мы перехватили радиопередачи на волнах разной длины. Никакой информации, которая могла бы представлять для нас интерес.

Ну ладно, пойдем.

Самый ближайший аэродром был в Кончесе. Мы быстро, но внимательно оглядели его; с первого взгляда все казалось пустынным.

Затем Сент-Андре. Там все еще продолжалась какая-то деятельность, исходя из отчетов Интеллидженс. Мы должны проверить это с более близкого расстояния. Пошли вниз широкой спиралью. Облака периодически закрывали аэродром, но они заслоняли нас и от наблюдательных устройств зенитной артиллерии, которые могли нас обнаружить.

В Сент-Андре, казалось, был ужасный разгром — поперек взлетно-посадочной полосы лежали снаряды одного залпа, ангары были разрушены. А вокруг были аккуратные деревушки с сарайчиками, соединяющимися маленькими дорожками между деревьями.

Мм! Эти дороги казались слишком уж ровными. Мы спустились до 10 000 футов. Так вот оно что! Те дороги вели к взлетно-посадочным полосам, а сараи были ангарами, отлично замаскированными. Мы должны посмотреть на это. Да, точно, напротив того, что выглядело просто как ферма, луч солнца четко показал очерченную тень двух «Хейнкелей-111», накрытых сеткой.

— Смотри, Жак, внизу два «хейнкеля»!

— Добро, Пьер, восхитительно!

Я открыл дроссель и сделал еще один круговой полет, чтобы занять позицию для пикирования. Солнце было сзади. Я сбросил дополнительный бак, и в это время из-за движения этих проклятых облаков я потерял из виду двух «хейнкелей». Я уже занял позицию для атаки, но, как ни старался всматриваться, все было бесполезно. Только тот солнечный луч, показавший секретную тень, осветил дичь. Я просто не мог пикировать вниз, не имея четкой цели, и не хотел рисковать быть сбитым огнем зенитной артиллерии, разбросанной в середине аэродрома на уровне земли и выискивающей цель.

Я покачал крыльями, чтобы предупредить Жака о моей неуверенности. Он подошел ближе, и мы взглянули друг на друга. Это действительно было очень глупо. Я снова посмотрел на аэродром. Мы должны быстро принять решение — каждый бы задался вопросом «Кто идет?», если бы мы продолжали часами болтаться без дела.

— Смотри, Пьер, немец!

Мы с Жаком увидели его одновременно — маленький сверкающий крест, плавно скользящий вдоль основной взлетно-посадочной полосы, вероятно, истребитель.

— Идем вниз!

— Смотри, Жак, твой ребенок все еще висит!

— Я знаю!

Я предупредил его и должен был действовать быстро, до того, как вступит в дело зенитная артиллерия. С полностью открытым дросселем я пикировал вниз — 450 миль в час — быстро, так как скоро здесь вокруг будут обстреливать.

Детали начали проявляться более отчетливо. Между разрушенных ангаров были другие, наполовину погребенные и закрытые торфом. Видны были воронки от бомб, большинство из них заполненные. Огромную основную взлетно-посадочную полосу тщательно отремонтировали, и воронки, которые оставили ямы на ней (как мы думали, находясь на высоте 13 000

футов), были поддельными, специально нарисованными, чтобы создать впечатление непригодной для эксплуатации взлетно-посадочной полосы. Я быстро взглянул на работающих мужчин и грузовики.

Я выровнялся в двух или трех милях от аэродрома и держался прямо на взлетно-посадочной полосе, держась в отдалении от огня зенитной артиллерии, которая грохотала над заборами. В дальнем конце аэродрома я видел силуэт немца — это был «Мессершмит-109». Едва касаясь земли, я пронесся вдоль края поля, прикидывая, что можно предпринять. В тени изолированной группы деревьев разогревались 20 совершенно новых изумрудно-зеленых «фокке-вульфов». Летчик срыгнул с крыла лицом в траву. Еще «фокке-вульфы» вдоль заборов. Некоторые «мессершмиты» стояли во фруктовых садах. Другие — в беседках, закрытые ветками. В кустах повсюду размещались пятнистые палатки. Аэродром, который на высоте 13 000 футов казался пустынным, просто кишел самолетами и личным составом.

Мой «109-й» приближался — он повернул налево — я направился в центр поля, чтобы отрезать ему путь, — поднялся на 150 футов — зенитная артиллерия открыла огонь, причудливая группа трассирующих снарядов прошла далеко по левому флангу… Вдруг я оказался нос к носу с другим «мессершмитом», который нацелился на другой фланг, но я не видел этого. Слишком поздно стрелять. Его шасси были выпущены, возможно, даже и щиток. Фюзеляж был серым с зелеными и коричневыми пятнами, а па уровне с кабиной изображены большие черные кресты.

Я прошел в нескольких ярдах от него. Он, вероятно, шел на посадку, проходя около 150 миль в час, — я шел со скоростью 420. У летчика, должно быть, случился сердечный приступ!

Я настигал другого на невероятной скорости. Зенитная артиллерия стреляла со всей своей огневой мощью, не беспокоясь о нем. Он, видимо, недоумевал: что же, черт возьми, происходило на земле. Я взял его на прицел — всего 500 ярдов, — нажал на кнопку малокалиберной автоматической пушки и пулемета — 200 ярдов, я продолжал стрелять — 50 ярдов. До падения у меня было время увидеть, что три из моих снарядов взорвались: один между двигателем и летчиком, другой — на хвостовом стабилизаторе, а третий пробил одну из амортизационных ног его шасси. Я увернулся от него как раз вовремя, и когда уходил, то

увидел, что он перевернулся на спину и вошел в штопор.

Огонь зенитной артиллерии — и какой огонь! — шел словно развевающаяся штора, испуская повсюду смертоносные маленькие клубы черного дыма. Я повернул направо и молниеносно за минуту поднялся к облакам на высоту 10 000 футов, с полным форсажем двигателя. Казалось, что на это ушли годы.

Даже когда я достиг облаков, длинные красные следы трассирующих снарядов продолжали наносить удары в сырой мрак вокруг моего самолета.

Что случилось с Жаком? Хотя ему не удалось избавиться от бака, он пикировал за мной, но потерялся, когда мы проходили сквозь слой облаков. Он появился над аэродромом на уровне земли через несколько секунд после меня. Стесненный в движениях из-за своего бака, он упустил второго «мессершмита», который сел у него под носом. Летя прямо сквозь рвущиеся снаряды, он заметил ряд заминированных «хейнкелей», которых обстрелял пулеметным огнем. Один из них охватило пламенем, после чего раздался невероятный взрыв, а другой взорвался от 20-миллиметрового снаряда и зажигательных пуль на дальности прямого выстрела.

Отчаянно преследуемый зенитной артиллерией, но чудом оставшийся невредимым, он присоединился ко мне вверху в облаках. Мы еще раз пролетели над аэродромом, накрытым, словно зонтом, клубами белого и черного дыма, на высоте 10 000 футов. Легкая зенитная артиллерия не умолкала, несмотря на то что мы уже были вне пределов досягаемости, и нас также преследовала очередь 88-миллиметрового орудия.

Мой «Мессершмит-109» упал на поле на южном конце основной взлетно-посадочной полосы, и остатки все еще пылали ярким огнем около машины «Скорой помощи». Грузовики в облаке пыли мчались на место бедствия. От «хейнкеля» Жака поднялся столб густого черного дыма.

Мы вернулись через Евройкс, повернув прямо на Ле-Гавр, где заметили бетонную дамбу немец-кой подводной лодки, наполовину уничтоженной во время последнего ланкастерского рейда. Вдоль устья стояли нефтеперерабатывающие заводы, разбомбленные «марадерами», — огромный разоренный участок

земли, где виднелись лишь круглые основания резервуаров для хранения нефти. Один или два все еще стояли невредимыми, сверкая, словно серебряные монеты.

Мы поднялись на высоту 20 000 футов, чтобы уйти от огня зенитной артиллерии, и быстро взглянули на дождевые слоистые облака, где несколькими часами ранее авиакрыло Джонсона, 126, сбило 3 «дорнье».

Идя на короткое пикирование, мы взяли курс на Форд, где сели в 11.33. Когда мы вырулили в направлении нашего рассредоточения, то прошли напротив Интеллидженс рум. У двери стоял шезлонг, в котором сидел Джеймс Ранкин и грелся па солнышке. Когда он увидел черные следы на наших орудиях и крыльях, он вскочил и побежал к нам. Взобрался на мое крыло и помог мне высвободиться из ремней.

— Хоть немного повезло, Клостерман?

Я не очень-то гордился нашим подвигом, который все же свершился после серьезного нарушения дисциплины, но я рассказал ему то, что мы узнали. К нам присоединился Жак, переполненный радостью. Ранкин для видимости принял мой отчет довольно холодно, но на самом деле он был не очень разочарован. По глупости я упомянул о зенитной артиллерии Макси, который спустя несколько минут прибыл с эскадрильей. Он не хотел терять никого из своих товарищей в огне зенитной артиллерии и поэтому накинулся на меня на взлетно-посадочной полосе как дьявол.

Офицеры Интеллидженс восприняли сообщение прохладно, но когда мы описали ряды замаскированных немецких истребителей, они просветлели. Центральный пункт управления очень заинтересовался нашим докладом и закрыл глаза на нашу смелую проделку, пригласив нас после ленча для более подробного рассказа. Нас попросили показать на крупномасштабных планах Сент-Андре (после войны автор узнал, что аэродром, который он обстреливал, был Дройкс, а не Сент-Андре), дать приблизительный чертеж замаскированной зоны рассредоточения, указать типы самолетов и т. д.

«Мустанги» будут молиться на нас, так как их конечно же пошлют ранним вечером сделать перспективные аэрофотоснимки на небольшой высоте, а после нашего утреннего шоу их ждет

приятненькая встреча.

На следующий день мы испытали удовлетворение, видя подтверждение нашего отчета в текущей секретной сводке министерства авиации, которая добавляла, что люфтваффе фактически укрепило тот сектор, отведя шесть авиазвеньев от российского фронта.

Первая ночь во Франции

Мы были уже готовы к операции после чая, когда нам неожиданно сообщили, что следующую ночь мы проведем во Франции.

Прогноз погоды сообщил, что следующим утром над южным побережьем ожидается туман, который парализует действия истребителей. С другой стороны, погода над Францией будет сносной, и, очевидно, если «спиты» не будут патрулировать плацдарм высадки десанта, люфтваффе появится во всей своей мощи над Нормандией и будет досаждать само по себе.

Чтобы избежать этого, полдюжины эскадрилий по вечерам должны будут подниматься и садиться, применяя все свое мастерство, на еще недостроенные поля для аварийной посадки, проводить там ночь и на закате быть готовыми к любому непредвиденному обстоятельству. Каждый летчик должен взять два одеяла и коробку неприкосновенных запасов.

Мы с Жаком были заметно взволнованы оттого, что будем первыми французскими летчиками, приземлившимися во Франции. Поэтому мы решили надеть все наши регалии, а Жак взял фляжку с бренди, чтобы отметить этот случай должным образом.

Мы расквартировались. Взлетели в 18.30 и после обычного патрулирования (не произошло ничего существенного) встретились над Базенвиллем.

— Алло, Еллоу-3 и -4; алло, Блю-3, сначала ты садишься с парашютированием. Удачи!

Капитан Сатерленд предлагал нам, Жаку и мне, садиться первыми. Очень скромно с его стороны.

Мы с Жаком, держась близко один к другому, сели сразу после капитана в непроницаемом облаке пыли. Господи, какая пыль! Она была белая и мелкая, словно мука. Распыленная воздушным потоком от винтов, она просачивалась везде, затуманила небо, вызывала удушье, проникала в глаза и уши. Мы утонули в пыли до лодыжек. На расстоянии 500 ярдов вокруг

взлетно-посадочной полосы исчезли все следы зелени — каждая растущая былинка была покрыта толстым слоем пыли, которую мог расшевелить малейший ветерок.

Командос, чьи глаза были видны лишь из-под корки пыли и пота, с пистолетами-пулеметами Томпсона, висящими за их спинами, помогли мне спрыгнуть с самолета и смеялись, когда узнали мою униформу.

— Ну, французик, добро пожаловать в твою разрушенную страну!

Из-за облака появился Жак с носовым платком на лице, и мы пожали друг другу руки — все равно трогательный момент. После четырех лет отсутствия мы шагали по французской земле.

Говоря по правде, вместо ожидаемых мною глубоких эмоций, больше всего я испытывал сожаление от того, что моя нарядная, новая, «самая синяя» униформа превратилась в такой хлам. Я больше походил на напудренного циркового клоуна, нежели на офицера армии ВВС!

Капитан канадской дивизии, проезжая на своем джипе, остановился предупредить нас:

— Не отклоняйтесь от аэродрома. Не переходите с одного маршрута на другой. Ничего не трогайте. Не заходите в места, отмеченные полосками материи, они еще заминированы. Немцы оставили мины повсюду, и лишь полчаса назад немецкий снайпер, прятавшийся в лесу в миле отсюда, у которого были оптические прицелы, убил одного человека и ранил двух.

Мы все снова встретились за оградой, где войсковая автолавка выдала нам чай, бисквиты и джем (все было щедро посыпано этой проклятой пылью).

Наша взлетно-посадочная полоса была укреплена зенитной артиллерией — как минимум, дюжина «бофоров» с командой в боевой готовности. Когда мы выразили удивление по поводу огромного количества порожней тары вокруг орудий, сержант сказал нам, что если мы подождем до 11 часов ночи, то поймем быстро.

Следующие два часа мы рассредоточивали наши самолеты и

заправляли их горючим, содержащимся в бидонах объемом в два галлона; мы пыхтели, потели, кашляли. Я оплакивал судьбу моей униформы. Когда стала надвигаться ночь, мы открыли наши пайки, перекусили кусочком ветчины и несколькими бисквитами, затем начали искать лачугу, где можно переночевать. Осторожно пробираясь во фруктовом саду по соседству, мы с Жаком обнаружили палатку со множеством стульев, столов, циновок из волокна кокосового ореха и полок, заваленных картами. После наведения небольшого порядка нам удалось завалиться спать достаточно комфортно, закутавшись в одеяла.

22.30. Было довольно темно. Мы с Жаком вышли перекурить и поболтать с двумя канадскими офицерами. Светило несколько звезд. На юго-востоке мы видели зарево горящего Каена. Все было тихо. Неожиданно мы услышали в небе гул самолета.

— Алло, — сказал я. — Это странно. Похоже на двухдвигательный, но это определенно не «москито».

Мы посмотрели вверх, пытаясь определить местонахождение звука. Он, казалось, был почти над нами.

— Не беспокойся, Пьер, — сказал Жак после минуты раздумья, — если бы это был немец, зенитная артиллерия сразу бы открыла огонь.

Одновременно с его последними словами характерный рассекающий воздух свистящий звук известил о том, что прямо на нас летела огромная бомба. За долю секунды оба офицера испарились. Я нырнул под грузовик, а Жак, пытаясь следовать за мной, споткнулся о корень яблони и упал плашмя лицом вниз. Раздался ужасный грохот. Земля затряслась, порыв горячего воздуха опалил нам лицо, накалившиеся докрасна осколки усеяли палатку, деревья, а грузовик и срикошетировавший большой бак шипели на покрытой росой траве.

В этот момент зенитная артиллерия открыла огонь. Небо над нами превратилось в двигающуюся массу 40-миллиметровых трассирующих снарядов, взлетающих большими змеиными скоплениями. Было светло, как днем. Наши головы гудели от непрекращающегося рева. Осколки снарядов падали плотно, как град, сбивая с деревьев ветки и листья, решетя палатки и бряцая о грузовики и пустые барабаны.

Где-то на поле загорелся «спит», и пламя заставило «Юнкерсы-88» сгруппироваться вокруг.

Бомбы начали падать густо и быстро. Их можно было различить по звуку — большие тысячефунтовые при падении издавали звук «фррр-ооомммм», а бомбы среднего размера свистели «фви-фви-фви-и-и» — и следовал взрыв! Одна упала так близко, что меня отшвырнуло в сторону и я заработал большую шишку, ударившись о дифференциал грузовика. «Бофор», находящийся менее чем в 10 ярдах, не прекращая, вел огонь из пяти орудий. Рявкающий звук пронзал наши барабанные перепонки. Оглушенные, разбитые, мы припали к земле под грузовиком, дрожа от страха.

Где-то около часа ночи наступило, казалось, временное затишье. Я бросился к нашей палатке, чтобы принести одеяла. Мне удалось найти их под кипой больших коробок и полок, которые обрушились, когда взорвалась первая бомба. Если бы мы были там, все это свалилось бы нам на голову.

Когда я вернулся, Жак выполз и, выбивая из себя пыль, ругался.

Неожиданно пирамида трассирующих снарядов появилась со стороны Арроманчеса, где сосредоточилась охрана, и, словно кольцо газовой горелки, огни зажглись один за другим, и все небо снова озарилось. Из мрака показались прожекторы и начали исследовать облака.

Где-то в радиусе 12 миль от нашей полосы должна была находиться хорошая зенитная артиллерия с тремя тысячами орудий. Поскольку оборудование радара было примитивным и не существовало контроля, все эти орудия — «бофоры» с калибром орудий в 31/2 дюйма, 7 дюймов и так далее — расстреливали патроны более или менее наугад, все одновременно. Боеприпасы казались неистощимыми, и бригады лишь держали свои ноги на педалях.

«Юнкерсы-88» и «Дорнье-217» появлялись группами по 12 каждые пять минут или почти пять минут и болтались без дела в гуще этого ада, выпуская повсюду свои бомбы. Прицельного бомбометания не требовалось, так как плацдарм высадки десанта был переполнен войсками, полевыми складами, грузовиками, скоплением танков и самолетов, и практически невозможно было

бы подсчитать количество снарядов, достигших цели.

Ночной кошмар продолжался до трех часов утра. Измотанные, окоченевшие от холода, мы наконец уснули, но лишь для того, чтобы через час быть разбуженными воем сирены. Мы вылезли из-под нашего грузовика изможденные, закопченные, в пыли, косматые, с кругами под глазами, обложенными языками и едва не потеряли сознание от шока — мы провели ночь под грузовиком, нагруженным снарядами 20-миллиметрового калибра!

Едва способные дышать, мы пошли, шатаясь, к нашим товарищам (которые были не в лучшей форме), толпившимся вокруг полевой кухни, и встали в очередь за глотком чая. Нам пришлось долго ждать, так как было лишь пять кружек, чай был горячий, а нас было 24 человека. Наши два канадских друга с предыдущего вечера были там — мы думали, что взрыв превратил их в порошок.

— О, вы знаете, — сказал один из них скромно, — мы сейчас довольно прытко бегаем. Мы здесь уже неделю, и мы непобедимы!

В этот момент я услышал шум нескольких приближающихся двигателей. Чтобы лучше видеть, все взобрались на скамью вокруг периметра. Взрыв! Взрыв! Взрыв! Взрыв! Три «фокке-вульфа» преодолели ограду на другом конце поля и открыли огонь.

Я слышал, как несколько пуль со свистом пролетели мимо нас, несколько снарядов взорвались па поле напротив, подняв струи пыли, и вдруг мы оказались в укрытии намного раньше канадцев, среди летчиков, кружек чая, бисквитов и летных ботинок. После всего этого мы даже не выпили пашу чашку чая!

Мы вернулись в Форд как раз к ленчу, потеряв 4 самолета, разрушенных или поврежденных во время бомбардировки, и два часа просидели под приятным горячим душем.

В нашем секторе программу ALG, которая, согласно плану, должна была состояться днем в день Д, отложили на значительный срок из-за неожиданного сопротивления немцев в Каене. Фактически построенные первые три взлетно-посадочные полосы были в действительности под огнем тяжелых 88-

миллиметровых орудий зенитном артиллерии. Базенвилль, куда мы сели четыре дня назад и который должен был стать нашим настоящим ALG, необходимо было оставить. В конце концов, 311-й аэродром в Лонгли должен быть нашим полем. Наш наземный обслуживающий экипаж с мобильным звеном, палатками и грузовиками начал тем вечером подготавливать нашу базу, и мы должны были поселиться во Франции точно вечером 18 июня и с того времени действовать. Прошло ровно четыре года с того дня, когда генерал де Голль сообщил по BBC: «Те же средства, которые нас победили, могут привести ко дню нашей победы». Мы возвращались с оружием в руках.

17 июня 1944 года. На этот раз мы, в конце концов, отправлялись во Францию. Время отправления — 8.30 утра. Двумя минутами раньше пришли — ничего себе! — хорошенькие новости. Три четверти нашей материальной части и имущества ушли на дно, когда «TLC» с нашими передовыми силами был потоплен торпедой. Доложили, что эскадрилья командира Гранта, старшего офицера медицинской службы, пропала вместе Я двумя штабными офицерами.

Чертов воздушный налет! Я понесся на мопеде Жака сломя голову, чтобы собрать свой вещевой мешок. В действительности мне пришлось взять очень много вещей, как обычно; мои механики продолжали завинчивать и отвинчивать все панели моего «спитфайра», пытаясь засунуть максимальное количество механизмов в минимальное пространство. У меня едва ли было место, чтобы поместиться самому. Я молил Бога, чтобы не было боя во время перелета, так как я мог двигать лишь рычагами управления. Неуклюжий механик раздавил мой превосходный термос. Я готов был убить его! Искренне надеялся, что моя парашютная сумка, несколько ненадежно прицепленная к радиоприем-пику, не будет свободно болтаться; она бы наверняка сдавила рычаги управления. Чтобы освободить место для моего спального мешка и дополнительных трех одеял, убрали заднюю часть броневой плиты. Мои фотоаппарат и стальной шлем повесили на ручной насос. У меня были с собой два огромных батона варено-копченой свиной колбасы, подарок фордовского повара, мой револьвер, боеприпасы и надувной спасательный жилет, набитый апельсинами.

Когда я сел в кабину, где был и без того ограничен в движениях, они всунули дюжину свежих буханок хлеба для передвижного звена, которое уже целую неделю жило только на

одних бисквитах.

Мы до сих пор не знали, где мы должны были сесть. Нашим аэродромом должен был стать B-5, но он был перехвачен немцами. Всю ночь шла работа по подготовке как можно большего числа самолетов к полетам. В результате у нас их было 18, у 132-й — 20, а у 453-й — 17. Они старались изо всех сил. «Спитфайры» в беспорядке заполонили взлетно-посадочную полосу. Благодаря только чуду не произошло столкновений.

Все поднялись без каких-либо казусов, и нам удалось выстроиться группами по четыре. Я был партнером капитана, но через несколько минут ему пришлось вернуться в Форд из-за проблем с двигателем.

Перелет не был отмечен никакими событиями. Лишь спустя несколько минут после приземления в B-9 — Базенвилле, когда мы прыгнули в траншею, чтобы укрыться от обычного облака пыли, на взлетно-посадочной полосе появилась дюжина «мессершмитов», чтобы прикрыть двух «фокке-вульфов», которые обстреливали B-7. К нашей группе присоединилось звено норвежских «спитфайров», и «Мес-сершмитов-109» сбили в нескольких сотнях ярдов от нас. Немец выбросился с парашютом.

Мы провели весь день в B-9 — задыхаясь от, жары, песка, пыли в глазах, носах, зубах. Нечего есть, нечего пить. У нас скоро закончились сигареты. Как я сожалел о потере моего термоса с восхитительным сладким чаем! Во время «боевой готовности» я поболтал с несколькими крестьянами, которые пришли посмотреть на наши самолеты. Самолеты действительно произвели на них впечатление, но их абсолютно не волновало то, что беспокоило нас. Казалось, их беспокоило лишь то, что наша взлетно-посадочная полоса вторглась на их поля.

Днем мы совершили несколько патрулирований, по четыре самолета одновременно, и сбросили наши бомбы на множество объектов. Я избавился от моих над маленьким мостом в Мезонсе.

В 5 часов мы поели на дворе фермы. Мы были страшно голодны. Несколько ловких парней достали из-под земли несколько чрезвычайно желанных блоков канадских сигарет. Ферма была на краю небольшого леса; все казалось таким спокойным, а война была так далеко. Рокот артиллерии, наносящей удары по Каену, обрушился на нас в мгновение,

словно гром в летний вечер.

Напротив нас на покатом золотистом кукурузном поле стояли три обугленных танка «шерман». Совсем близко в тени ограды из цветущего дикого шиповника была свежая могила, устланная цветами и с простой дощечкой, прибитой к деревянному кресту: «Здесь покоятся останки девяти солдат и офицеров 10-го батальона Королевских вооруженных сил. Они погибли за Францию. Помолитесь за них».

13 июня 1944 года. Чуть дальше за изгородью стоял огромный и ужасный, словно труп доисторического монстра, коварный танк, тот, который разрушил три «шермана». Он был подбит реактивным снарядом «тайфуна» и с первого взгляда казался неповрежденным. Но подойдя ближе, можно было разглядеть три маленькие дырочки — две над одним из направляющих устройств, а третью прямо в середине черного креста, нарисованного на турели, под длинным стволом 88-миллиметрового орудия. Подталкиваемый любопытством Жака, я пошел и проверил внутри. Бесформенная вонючая черная масса, похожая на расплавленную резину, лежала на сиденье шофера, коробках для боеприпасов и покрыла пол. Я ковырнул ее палкой, и на меня нахлынула волна тошноты, когда показалась кость голени с несколькими лоскутками, все еще державшимися па ней.

Ближе к сумеркам мы получили инструкции о высадке в B-11, то есть в Лонгли, около Арроманчеса, где для нас был приготовлен аэродром. Две секции из восьми самолетов должны были выполнять вечернее патрулирование. Кен вел одну, я — другую. Оставшиеся самолеты предназначались непосредственно для Лонгли. Жак взял на себя заботу привести нашу палатку в надлежащее состояние.

После обычного патрулирования мы сели в Лонгли и были очень рады снова видеть наш наземный обслуживающий экипаж. Они работали три дня, чтобы подготовить базу, и обросли, как дикари.

Вторую ночь во Франции — четыре немецких рейда за ночь — мы фактически не сомкнули глаз. Из любопытства мы встали посмотреть фейерверки, пускаемые парнями зенитной артиллерии.

Ненужное бедствие

Следует быть осторожными с теми чертовыми немцами — никогда не знаешь, с кем имеешь дело.

17.30. Под руководством нашего нового командира звена мы атаковали сопровождение из грузовиков около Бени-Бокадже. При наличии низких облаков и зенитной артиллерии я недоверчиво относился к новой системе полета в две секции — одна из двух самолетов и одна из четырех. В тот день я летел в отличной секции: Джимми был номер 2, Брюс Дамбрел — номер 3 и Мус Мансон — номер 4. С ними не требовалось долгих объяснений по радио. Лишь покачивание крыльями, и они выстраивались в одну линию — построение для преследования и сражения.

— Алло, Пьер. Самолет 11 часов! — сообщил Джимми.

Они были далеко с левого фланга, пролетая на уровне верхушек деревьев. На расстоянии двух миль я понял, что это «фокке-вульфы». Я предупредил командира звена, который не отвечал. Моя секция сбросила свои дополнительные баки и увеличила скорость. Мы быстро настигли фрицев. Вероятно, это была охрана особой важности и, должно быть, прикрывала что-то на дороге, возможно, теплозаправщики с горючим для танковых войск, окруженных около Бени-Бокадже. Я оставил земляное убежище в тысяче ярдов от них и пошел на крутой подъем, чтобы выстроить секцию для боевого построения. Немцы увидели нас и сразу же поднялись.

В тот самый момент командир звена и его номер 2 вдруг разделили нас и прошли мимо, как если бы нас тут не было. Во избежание столкновения мне пришлось затормозить, но построение моей секции нарушилось. Два немца нагло атаковали вертикально снизу. Они были достаточно сильно нагружены. Их дерзкий маневр захватил меня абсолютно врасплох. Я намеревался отрезать их от облаков, но не ожидал увидеть их над нами так быстро. Глупая ошибка нового командира звена привела к тому, что я потерял начальное преимущество. До того как у меня появилось время что-либо предпринять, в моем ветровом стекле появился огромный радиальный двигатель и поток трассирующих снарядов шел прямо на меня. Инстинктивно я надавил на ручку управления и ощутил воздушный поток от

немецкого самолета на моем киле. Я лишь успел увернуться от дерева. Резко повернув назад, я тут же увидел ужасную вспышку на земле около фермы и большое черное облако. Крыло «спитфайра» отлетело, его вырвало у основания.

Командир звена и его номер 2 исчезли.

Второй «фокке-вульф» преследовал охваченного паникой «спита», которому удалось добраться до облаков, но собрав по пути четыре снаряда. Я вступил в бой с немцем, который повернул так резко, что я почти коснулся его, не имея возможности сделать надлежащую коррекцию, чтобы сбить его. Парень знал трюки.

— Алло, секция Макса Ред, Ред-2 здесь, пожалуйста, помогите мне; я сбил его.

Это звал на помощь Джимми.

«Фокке-вульф» вернулся, выполнив злобный поворот со скольжением, и мне пришлось затормозить настолько резко, что я остановился и смог выровняться лишь с помощью достаточно рискованной полубочки, которую выполнил прямо над верхушками деревьев. Мое сердце ушло в пятки. Теперь я, в свою очередь, открыл огонь по «фокке-вульфу», но ублюдок ловко увернулся на своих коротких крыльях, и я упустил его.

Я набрал высоту, применив технику Иммельмана. Снова вступила артиллерия — обычное переплетение красных и зеленых звездочек. Я поднялся к облакам с открытым дросселем. «Фокке-вульф» исчез; схватка продолжалась, возможно, всего шестьдесят секунд.

В тот момент напротив меня я увидел «спитфайр», плавно скользящий вниз, его винт едва вращался. Длинное облако горящего гликоля тянулось из его продырявленных радиаторов, я прочитал буквы эскадрильи и почувствовал удар кулаком в живот, который выбил из меня весь дух, — «LO-S», это был Джимми. Я прошел довольно близко, чтобы посмотреть. Я позвал:

— Алло, Джимми, ты в порядке? Ответа не последовало.

Я хотел хоть чем-то помочь ему, а не сидеть и с ужасом беспомощно наблюдать за гибелью друга. В кабине я мог принять

лишь слабую неопределенную позу, навалившись на руль управления, но прямо сзади, в фюзеляже, увидел ряд сияющих дырок через одинаковые интервалы.

— Выбрасывайся с парашютом, попытайся, пожалуйста, ради бога, Джимми!

Медленно «спитфайр» вошел в крутое пикирование, как если бы он пытался выполнить петлю внутрь. Я закрыл глаза, чувствуя тошноту. Не осталось ничего, кроме пылающей массы у обочины.

Возвращаясь, я чувствовал текущие по носу слезы. Что скажет Макс?

Я молил Бога, чтобы Дамбрел вернулся. Быть растерзанным на куски в таком положении — четыре против двух — какой позор! О боже, сделай так, чтобы Брюс вернулся, сам я не мог оправдываться.

Бух… Наконец-то Лонгли. Возле «спита», который упал на край взлетно-посадочной полосы, была суетливая группа. Я пролетел над ней, чтобы взглянуть. Пилот, слава богу, размахивал руками; это был Брюс, живой и невредимый.

Когда я приземлился, то увидел, что Сатерленд был полностью разбит. Ему только что сообщили о смерти Джимми и Муса Мансона, его двух лучших друзей, это известие добило его. Когда он услышал об обстоятельствах, то впал в один из своих неистовых приступов ярости, и нам с капитаном пришлось силой сдерживать его, чтобы он не совершил что-нибудь отчаянное.

Кен Чарней принял на себя временное командование эскадрильей, пока не найдут замену Максу, а норвежец Джонссен принял на себя командование звеном «Н».

Бой в тумане

29 июня 1944 года. Дождь лил как из ведра, и по округленному плексигласу моей кабины текли тысячи ручейков, которые, казалось, появлялись ниоткуда. Под давлением воздуха вода просачивалась через трещины и собиралась в маленькие ручейки, которые текли по обеим сторонам прицельного приспособления и стекали ко мне на колени. Сырое пятно постепенно увеличивалось на обеих ногах.

Я прошел низко среди деревьев, которые во мраке я мог скорее ощущать, нежели видеть. Кусочки облаков весели на верхушках холмов. Наполовину бессознательно я продолжал повторять себе: я собираюсь ударить кабель высокого напряжения… Я собираюсь ударить кабель высокого напряжения…

Неожиданно туман рассеялся, и, выйдя из дождевого облака, я очутился в мрачной пещере с зеленоватыми отражениями, словно в аквариуме, ограниченном столбами дождя. Мрачный свет струился отовсюду, образуя слои радуги, свисающие, словно паутина, с низкого потолка из облаков.

Затем еще раз я погрузился в густой туман, который застилал ландшафт, скрывая свою опасность. Ручейки снова начали течь по моей кабине, и каждый раз, поворачивая, чтобы увернуться от ливня, я все больше попадал под него. Мой компас, встряхиваемый моими маневрами, поворачивался медленно и неравномерно, словно больная голова, останавливался на секунду, затем почти с сожалением начинал другой путь. Я не имел, ни малейшего представления, где находился север. Мой ограниченный горизонт едва показывал ряд неизвестных холмов, окутанных сумерками; одни неизвестные дороги и перекрестки сменялись другими, утонувшие во мгле деревушки выглядели одинаково. Через открытую дверь я уловил кратковременный проблеск теплого света от камина.

Мое направление невозможно было узнать по компасу. Я не смел спросить о курсе но радио: боялся, что в любой момент могу оказаться в зоне зенитной артиллерии или над аэродромом, или сильно защищаемой сортировочной станцией. Оказавшись один во враждебном мире, я начал ощущать ужас, ожидая

смертоносных потоков трассирующих снарядов с каждого угла и перекрестка, из каждого леса.

Заблудился… заблудился… заблудился.

Ну, к черту все это. Я начал подниматься сквозь патоку. Мой искусственный горизонт все еще дрожал. Но мне пришлось рискнуть, поднимаясь по приборам.

Вся кабина была заполнена паром. Я поднялся прямо вверх, мои глаза неотрывно следили за приборами. Самолет был поглощен облаками. Я даже не видел концов крыльев, хотя ощущал, что их трясут невидимые порывы воздуха. Я оказался в облачном лабиринте длиной в 10 000 футов. Огромные высокие кучевые облака поднялись в голубом небе на головокружительную высоту, образуя каньоны, гигантские коридоры, обрамленные ослепительной белизной. Тень «спитфайра», отражаемая солнцем, напоминала игривого дельфина. Я прыгал с облака на облако, касаясь контуров, проходил рядом, отступал, исчезал в расселинах, счищая белые бастионы.

Взяв курс на север и уйдя за пределы досягаемости зенитной артиллерии, я направился к побережью, где мне будет легче определить мое местонахождение. В то же время я чувствовал себя очень одиноким, и чувство независимости, которое возникает, когда действуешь один, уступило место непонятному чувству тревоги. Сейчас я был бы рад компании немца, недавно так энергично реагировавшего.

Я начал внимательно всматриваться в солнце и голубизну неба. Окажись кто-нибудь надо мной, на фоне этих облаков мой «спитфайр» был бы виден за мили. Взгляд на бензин — все еще около 50 галлонов.

Шли минуты. Сейчас я должен быть достаточно близко к побережью, и я бы предпочел быть под облаками над Францией, нежели рисковать появляться в середине Канала над стреляющей без разбора морской охраной. Я еще не израсходовал ни один снаряд и, возможно, смогу попрактиковаться на немецком грузовике.

Когда я обогнул облако, то вдруг обнаружил дюжину черных пятен, движущихся на меня на полной скорости. Они прошли у

меня с правого фланга. Боже! «Фокке-вульфы»!

Они меня тоже заметили и выстроились в превосходной позиции, по двое, чтобы отрезать мое отступление. Я лишь курсировал, они летели со скоростью 350 миль в час — нет надежды уйти при помощи набора высоты; в любом случае двое из них были уже прямо надо мной и покачивали своими крыльями. Моей единственной надеждой было достигнуть облаков и избавиться от них, летя по приборам. За долю секунды я снизил высоту, летя по спирали с парой «фокке-вульфов» надо мной, другая пара двигалась на меня в лоб, еще одна пара была подо мной и последняя — готовилась отрезать мне отход. Реечный бомбодержатель, висящий между двумя радиаторами, был ненужным грузом и снижал мою скорость. Я должен от него избавиться. Для этого я с силой дернул аварийную ручку, но она не двигалась — вероятно, примерзла. Покрываясь потом, я напрягся и с силой дернул — ручка оторвалась и осталась у меня в руке вместе с куском кабеля. Боковой атаки я избежал только благодаря быстрому скольжению и до того, как пришло время атаковать другому отделению, сдержал поворот, всем своим весом надавив на ручку управления. Черт! Защелка моего предохранителя все еще не была отодвинута, поэтому, хотя я и нажал на кнопку, «фокке-вульф», находящийся в пределах моей видимости, уже ушел на 10 ярдов. Боже! Как насчет тех других немцев? Я видел только четырех. Инстинктивно я вспомнил жизненно важное правило: ищи немца, которого ты не видишь; именно он собьет тебя!

Я с такой силой дернул ручку управления, что на мгновение практически потерял сознание. Я даже не мог повернуть голову, но чувствовал, что те, которые исчезли из вида, были наверху и лишь ожидали момента для вступления в атаку.

Резко прорвавшись вверх, я избежал потока трассирующих снарядов — к сожалению, этот маневр отнес меня в мое первоначальное местонахождение. Я весь был в мыле, в левой ноге ощущал нервную дрожь. Я припал к низу кабины, прижав локти к бокам и опустив голову вниз, чтобы быть лучше защищенным диском тормозных колодок. Моя кислородная маска соскочила мне на нос, и я не мог ее снова поднять, так как обе мои руки были на рычагах управления. Я попытался дышать через рот и почувствовал струйку слюны, бегущую по подбородку в шарф.

Сейчас все было лишь вопросом времени. Они засекли меня; их атаки были превосходно скоординированы — поочередно одна справа и одна слева, — и они были готовы схватить меня в любой момент. Мои конечности затекли, мышцы шеи сокращались. Я ощущал пульсацию в висках, запястьях, под коленями…

Пыль и земля, скопившиеся под моим сиденьем, поднялись в результате моих маневров и летали по всей кабине. Капля грязного масла упала мне прямо в глаз.

Поток трассирующих снарядов прошел довольно близко сзади меня. Я смотрел в зеркало заднего вида и почти терял сознание; «Фокке-Вульф-190», за которым следовали три другие, был менее чем в 50 ярдах позади меня, его крылья освещались огнем его четырех мелкокалиберных пушек. Я смутно помню, что был парализован на секунду, промерз до мозга костей, а затем вдруг почувствовал прилив жара. Инстинкт самосохранения вернул меня к действию — я сильно ударил ногой по рулю, одним непрекращающимся движением дернул ручку управления прямо назад, затем в стороны. Сила маневра поразила меня. Черная пелена прошла перед глазами. Я почувствовал, что что-то врезалось в фюзеляж, и затем взрыв. К счастью, мой диск тормозных колодок сдержал фрагменты самолета.

Я был уверен, что он не видел меня. Это определенно был один из ублюдков, которые заключили меня в кольцо, — в тумане он, должно быть, потерял связь с другими.

Внимательный взгляд вокруг себя, чтобы убедиться, что я был один. Осторожно, словно на носочках, я приготовился взять реванш. Я не смел открыться слишком сильно, чтобы нагнать его, так как у меня заканчивалось горючее. Но высота в 1300 футов помогла мне набрать скорость путем неглубокого пикирования.

Я следовал прямо за ним, держась в 300 ярдах от него, в невидимом пространстве за хвостом его самолета. Летчик, не осознавая, что происходит, забавлялся, прыгая через телеграфные столбы и заборы вдоль трасс и передвигаясь быстрыми и резкими толчками вправо и влево, являясь для меня трудной мишенью.

Я слегка потянул ручку управления на себя, чтобы избавиться от воздушного потока его винта и увидеть его как раз в середине моего прицела. Когда нажал на кнопку, я действительно ощущал себя убийцей. Первый взрыв — единственный — был

смертельным, и «фокке-вульф» испарился в облаке фрагментов. Когда дым рассеялся, я увидел, что он пошел на левый поворот, одна нога наполовину внизу, двигатель горел ярким пламенем. Он снес ряд деревьев вдоль дороги, летя в одной плоскости, и врезался в следующее поле, где и взорвался.

Пара полетов над горящими останками, чтобы сфотографировать их для подтверждения. Затем я направился домой.

Возвращение было кошмаром, так как у меня было мало горючего. Командир звена Юль поддержал по радио и сообщил мне прямой курс, добавив, что если бы я захотел, то он мог бы направить меня к охране, где бы я мог заправиться.

Я решил, что мне лучше попытаться вернуться. По пути я узнал виадук в Мирвилле, который мы бомбили с пикирования несколько недель ранее. Немцы начали восстанавливать разрушенные нами две арки. Когда я проходил, над подмостями вместе со мной пролетели несколько пуль.

Я сел на B-11, имея в наличии менее одного галлона горючего, и ушел, не сообщая никому.

Успех и конец

2 июля 1944 года.

— Взлет по тревоге, юго-восток Каена, самолетов так много, как только возможно!

Крик Фрэнка оторвал нас от нашей летаргии. Огромное волнение! Где летчики? Где готовые самолеты?

Большинство летчиков наслаждались ленчем, и, так как эскадрилья только что вернулась из шоу, лишь несколько самолетов были вновь заправлены горючим. Проходя, я сиял шлем с крючка, начал искать свои перчатки, затем бросил это; поспешно пристегивая ремни моего надувного спасательного жилета, я спросил, какая используется длина волны.

— Канал В! Поторапливайся, ради бога! — кричал Кен, который уже мчался к своему самолету словно обезумевший.

К счастью, мой дружище «LO-D» был готов, и механики, которые услышали сирену взлета по тревоге, были уже на крыле и протягивали мне наполовину застегнутый парашют. Я надел его, словно жилет, пока Буди заводил мой двигатель. Я поспешно пристегнул себя. Самолет из звена «В» уже взлетал в облаке пыли, и Кен ждал меня, двигатель его машины работал вхолостую, на краю трассы. Я занял свою позицию, и мы взлетели.

Странная погода, 8/10 облаков на высоте 3000 футов, 5/10 — на высоте 7000 футов и огромная масса слоистых облаков покрывала весь наш сектор до канала Орне. На высоте 12 000 футов было 10/10 слоистых облаков. Нам с Кеном удалось догнать капитана Фрэнка и норвежца Джонссена над Каеном на высоте 6000 футов. Управление воздушным движением сообщило нам приблизительные курсы патрулирования и предупредило о двух неопознанных самолетах, летающих в облаках где-то вблизи нас. Мы поднялись на высоту 7000 футов, прямо на уровне второго слоя облаков. Далеко за пределами досягаемости среди кучевых облаков двигалось несколько подозрительных черных точек. Неожиданно в наушниках зазвучал голос Фрэнка: — Осторожно, парни, приготовьтесь к удару с левого борта.

Я сделал небольшой поворот налево и поднял глаза. Из-за облаков на высоте 3000 футов появилась огромная масса — десятка четыре — немецких истребителей. Мы еще не могли их идентифицировать — «мессершмиты» или «фокке-вульфы», — но одну вещь мы знали точно: это были фрицы. Способ их полета не оставлял в этом сомнений. Нервное покачивание крыльями, их на первый взгляд беспорядочное построение. Стремительное чувство восторга вдруг охватило меня, а рука задрожала настолько сильно, что мне удалось снять ремень безопасности только с третьей попытки. Я был в своей лучшей форме. Инстинкт, отточенный долгими тренировками, сработал отлично; я затянул ремни безопасности, сгруппировался в кресле и поставил ноги на панель руля. Восторг привел мои мышцы в высшее состояние эффективности, весь страх улетучился. Мои пальцы слились воедино с органами управления, крылья самолета были продолжением меня самого, двигатель вибрировал в костях.

Я начал подниматься по спирали. Сейчас! Первые 15 немцев сбросили свои дополнительные баки, развернулись веером и пикировали на нас.

— Атакуй левый борт! Подъем!

С открытым дросселем и выполняя 3000 оборотов в минуту, мы встретились с лавиной.

Это были «Фокке-Вульфы-Та-152» (обновленная версия «190-х», с облегченным носом, приспособленным под двигатель «DB-603L»). Мой «спитфайр» поднимался под углом 45°, паря в воздухе на винтах. Я перехватил первую группу, которая пикировала в линию впереди секции Фрэнка. Фрэнк совершил ошибку, пикируя к облакам, вероятно чтобы набрать высоту, но забыв о жизненно важном правиле: «Никогда не поворачивайся спиной к врагу». Когда мы пересекали им путь, мне удалось взорвать лобовую часть немца, чье крыло осветилось взрывом. В воздушном потоке, образуемом его винтом, появились три или четыре клуба белого дыма. Два «длинноносых» «фокке-вульфа» все-таки выполнили резкий поворот, в результате чего они оказались впереди меня и выпустили трассирующий снаряд из своих 20-миллиметровых орудий. «Маузеры-151» образовали длинные сверкающие щупальца, движущиеся в мою сторону и вьющиеся вниз прямо под мой фюзеляж. Небо начало превращаться во вращающийся калейдоскоп черных крестов.

В воздушном бою при скорости 450 миль в час скорее ощущаешь, нежели видишь присутствие кружащихся самолетов, пока глаз вдруг не зафиксирует одного.

Я сосредоточился на одном из «фокке-вульфов». Он кружился, его черные кресты, обрамленные желтым контуром, и кабина сверкали на солнце. Он покачивал крыльями в поисках противника. Я навел на него прицелы. Должен ли я стрелять? Нет еще. Тишина… Он все еще за пределами досягаемости. Но он увидел меня, отступил на правый борт и пошел на крутой поворот. У концов его крыльев появились два белых инверсионных следа. Затем он начал вертикальный подъем, прямой, как у ракеты. Вдруг он перевернулся на спину с такой яростью, что, несмотря на изменение его позиции, его движущая сила продолжала выталкивать сверкающее «брюхо» к солнцу. Наконец-то в пределах досягаемости! Одним движением ручки управления я навел световую точку перемещения орудийного прицела на немца через его винт, медленно вращающийся в воздухе, как жалкая вертушка. Я был так близко к нему, что видел каждую его деталь. Это был один из последних «длинноносых» с двигателем «даймлер-бенц». Я уже видел маленькие голубые язычки пламени выхлопных газов, следы окиси, оставляемые горящими газами вдоль фюзеляжа, его изумрудно-зеленую спину и бледное «брюхо», словно у щук, которых я когда-то ловил в Мейенне. Мгновение — и большим пальцем я нажал на кнопку, и мои крылья задрожали от отката орудий. Вдруг ясные очертания «фокке-вульфа» стали распадаться на составные части. Блестящая кабина разлетелась на фрагменты. Мои снаряды врезались в него, устремляясь вперед к двигателю и выпуская вспышки, которые танцевали на алюминии. Затем всполох огня, густой черный дым, смешанный с горящими частями. Я должен уходить. Всей своей силой я надавил на рычаги управления, и, поскольку мой «спитфайр» был «захвачен» лучом прожектора, я в последний раз увидел «фокке-вульф», исчезающий внизу, словно комета в саване облаков, покрывающих канал Орне.

Все это продолжалось секунды. Никогда ранее я не испытывал такой неожиданной паники, которая берет за горло после уничтожения вражеского самолета. Вся сдерживаемая энергия вдруг высвобождается, и остается единственное чувство — апатия. Исчезает уверенность в собственных силах. Приходится снова начинать весь изматывающий процесс накопления энергии, концентрации воли и восстановления напряжения измотанных мышц. Чтобы обеспечить это, приходится идти на самый дикий

маневр, как если бы все немецкие истребители во всем люфтваффе соединились вместе и сосредоточили свою угрозу исключительно на мне. Затем снова вспышка энергии, партнерство плоти и металла.

Справа от меня «спитфайр» оторвался и пикировал за «фокке-вульфом». Я уловил проблеск опознавательных знаков — «LO-B»; это был Кен. Я должен прикрыть его и, уклоняясь от нескольких решительных атак немцев, пошел на крутое спиральное пикирование — они двигались слишком быстро, чтобы преследовать меня.

Кен стрелял; его крылья извергали длинные хвосты коричневого дыма и поток порожней тары. Поглощенный наблюдением за ним, я не обращал внимания ни на что другое. Появилась тень, накрывшая мою кабину. Я посмотрел вверх. В 30 футах надо мной прошло огромное, забрызганное маслом «брюхо» «фокке-вульфа». Он не заметил меня и открыл огонь по Кену.

Инстинктивно я дросселировал прямо вниз, слегка надавил на ручку управления, прицелился и на дальности прямого выстрела открыл огонь. Поток стали извергался из четырех пулеметов и двух орудий, которые ударили по нему с расстояния 150 ярдов, прямо там, где крыло правого борта соединялось с фюзеляжем. «Фокке-вульф» затрясся и резко ушел влево, его правое крыло согнулось в ливне вспышек, разделяя компанию с фюзеляжем, сминая хвост самолета и проносясь со свистом в потоке фрагментов.

Я едва оправился от этого сюрприза, как меня атаковали другие шесть «фокке-вульфов». Появилось смятение, и я превратился в ненормального. Пот лил с меня, и рука без перчатки соскользнула на ручку управления.

На высоте 3000 футов отделение Фрэнка пыталось продержаться в крутящейся массе «фокке-вульфов».

Единственное, что можно было сделать в данной ситуации, — это продолжать непрерывно поворачивать, пока 152-я не выстроится — в своей обычной тактике — для пикирующих атак, после которых последуют вертикальные подъемы. На нашей стороне был один фактор; мы сражались в 15 милях от нашей базы, а немцы от своей — в 150. Они бы первыми вышли из строя.

Однако я был сыт по горло этой канителью. Мне удалось зацепить одного, кто медленно выпрямлялся после подъема: снаряды взрывались под его «брюхом». Привычный штопор и привычный след густого черного дыма. Было бы рискованно следовать за ним — прямо надо мной сразу же появились полдюжины других. Я не был уверен, что сбил его «наверняка», хотелось убедиться в этом, как факте «наиболее вероятном», но в любом случае убедиться в этом не было времени. Мое орудие с левого борта зажало. Я выпустил в «фокке-вульф», выполнявший безупречную бочку, мои оставшиеся двадцать или почти двадцать снарядов с правого борта. Какая потрясающая идея — выполнять бочку в середине стычки! Как говорят британцы, всему свое время!

«Фокке-вульф», казалось, получил достаточно и показывал признаки слабости. В отличие от трех или четырех, продолжающих атаковать, он взяли курс на юг. Я воспользовался возможностью осторожно, боком пробиться к облакам. Я ликовал, так как за сорок минут мне трижды повезло — сбил три самолета, два из которых будут подтверждены, мне также удалось повредить два других. Я не отказал себе в удовольствии выполнить пять победных бочек над Лонгли, на радость местным жителям.

Мы с Жаком только что вернулись из путешествия, где рассеивали огонь в районе Сент-Ло. Нас встретил густой зенитный огонь вдоль впалой тропинки, переполненной немецкими грузовиками. Одного пробега было достаточно, чтобы уничтожить их. Под броней под моим креслом взорвался снаряд. Я осторожно поднялся на высоту 3000 футов. Несмотря на мой срочный звонок, Жак совершил три атаки сквозь заградительный огонь трассирующих снарядов. Его самолет был изрешечен дырами.

Перед получением пайка, состоящего из солонины и консервированной моркови, мы выпили в столовой кружку пива. Лэнсли, который со смущением наблюдал за нами несколько минут, в конце концов присоединился к нам. Он заказал у бармена пиво, а затем поспешно, беря быка за рога, сболтнул, что обо мне вспоминали начальники оперативного отдела.

Я ждал и боялся этого в течение двух недель. Медики разузнали обо мне и тайно удваивали дозу бензедрина, чтобы

мои нервы протянули немного дольше. Ублюдок, должно быть, послал доклад.

В конце концов, это была его работа, а я определенно был в плохой форме. Сам Жак несколько раз говорил, что у меня нервный тик, как у наркомана со стажем. За две недели я потерял около семи килограммов веса.

Я не хотел покидать звено, особенно в тот момент. Я был в той стадии нервной депрессии, когда ничего не боишься, просто не осознаешь опасности. На этой стадии рефлексы исчезают, летаешь механически и получаешь искусственное удовлетворение, возникающее под воздействием бензедрина и усталости.

Через несколько часов усиленно охраняемая «дакота» приземлилась на B-2. Самолет вел сэр Арчибальд Синклер, министр авиации, в сопровождении маршала авиации сэра Артура Конингэма. Вторые тактические военно-воздушные силы и вице-маршал авиации Х. Дж. Бродхёрст, группа AOC-83. Это была обычная проверка морального состояния.

Министр увидел нас такими, как мы были: грязными, небритыми, в пыли, уставшими. Контраст между ним, в его безупречных полосатых брюках и визитке, и нами, в забрызганных грязью униформах и закопченных шарфах, был абсурдным. Министр выказал истинно британское спокойствие, особенно когда в середине его речи над аэродромом низко пролетел «фокке-вульф». Зенитная артиллерия открыла огонь, куски снарядов летели словно дождь и стоял общий шум, по он продолжал говорить, даже не поднимая головы. Жак прошептал, что, возможно, он был очень глухим и очень близоруким.

Он особенно отметил трех французских пилотов в отряде — Жака, Обертина и меня — и поздравил нас с успехами. Затем, достав маленькую коробочку из своего кармана, сдержанно вручил мне DFC.

Позже я сел на свою походную кровать и с унылым видом пришил ленточку на мою униформу, окруженный своими неопрятными пожитками, которые я собирался упаковать на энное время.

Состояние раздражения в ожидании мучило меня. Я сидел на

траве, а в это время полет следовал за полетом, и мой «LO-D», пилотируемый Жаком, поднялся в облаке золотой пыли, и взрывы сотрясали воздух. Именно тогда я действительно понял, что значит дружба. Я увидел старого приятеля, товарища по оружию, уезжающего в оперативный отдел, и мне пришлось ждать его, чтобы успокоить мои взвинченные нервы и ощущение ужаса под ложечкой. Когда мы летали вместе, это было совсем по-другому.

Джонссеиа сбили, затем последовал Карпентер, затем Конноли, один из вновь прибывших. Жак продолжал свои поразительные серии полетов.

Наконец вечером 7 июля мы с Фрэнком Вулли покинули звено — он тоже только что получил свой обратный билет — в Арроманчес, и наши вещевые мешки уложили в джип. В 21.30 мы сели на судно «LCT-322».

Второй офицер уступил мне свою каюту. Я уже собирался войти, когда начался налет немцев невероятной силы. Я выскочил на палубу, которая осветилась вспышками злых орудий «бофоров». Бомбы поднимали колонны воды, по форме напоминающие привидения среди якорных судов.

Заглушенный взрыв, словно тяжелая дверь, закрывающая погреб, сильный жар, языки пламени, поднимающиеся к луне, чудовищная пирамида дыма. Это взрывался танкер.

Затем рокотание «дорнье», постепенно затихающее вдалеке, молчание зенитной артиллерии. Я стоял, перегнувшись через перила, мои глаза неотрывно следили за скалами Арроманчеса, проглядывающими сквозь сеть мачт и дымоходов. Там, от Лонгли, в звездном ночном небе появилась четкая фигура «спитфайра». Битва за Каен была в полном разгаре, но каким же спокойным все казалось, каким мирным, какими отдаленными были звуки! Южный горизонт хаотично освещался вспышками, сопровождавшимися глухим рычанием. Город терпел свое мучение.

Время от времени пучки трассирующих снарядов поднимались в небо, а затем исчезали, словно горсть падающих звезд. Единственным звуком вокруг меня был плеск поднимающихся волн. Воздух был тяжелым от запаха масла и моря. В черных водах отражался сильный свет горящего танкера.

Я был совершенно уверен, что освобождение Франции было сейчас лишь делом нескольких недель и что по иронии судьбы я буду наблюдать за освобождением Парижа издалека.

Волны вздымались вверх. Дизель начал вибрировать, и у носа корабля расцвел большой букет белой пены. Винты начали отбивать свой медленный и монотонный ритм, синхронный с биением моего сердца, отягощенного воспоминаниями, дружбой и скорбью.

Часть третья. Приказы ВВС Великобритании

«Тайфун»

После тщательного размышления я решил в начале декабря вернуться к активным операциям. На самом деле я не мог дышать свободно в той атмосфере, и три месяца, которые я провел там, несмотря на многих очаровательных людей, которых встретил, были мучительными. Я совершил перелет в Париж, и атмосфера там, мягко говоря, была неприятной.

Через Жака, который был сейчас командиром эскадрильи в Тактиксе, командир истребителей «HQ» Бентлей Приори был в курсе событий самой последней фазы войны в воздухе. Затем я посетил Пита Викхама, человека наиболее ответственного за прикомандирование в соединения истребительной авиации, он обещал сделать все возможное, чтобы помочь мне быстро вступить в 122-е звено, которое благодаря возвращению на континент было оснащено «Темпестами-V».

Спустя несколько дней командование французских ВВС в Великобритании получило вежливую записку от министерства авиации, где говорилось, что с учетом моего опыта и репутации и так далее и так далее ВВС Великобритании хотели бы снова видеть меня в своих рядах на оперативной работе. Министерство авиации в Париже прямо ответило, что раз так, то с этим не поспоришь.

Спустя несколько дней я встретил генерала Валлина, и, пока мы прогуливались, я задал ему вопрос о моем возможном возвращении в ВВС Великобритании. Он очень сдержанно дал свое согласие, в принципе заметив, тем не менее, что я был в списке летчиков, кого генерал де Голль хотел удержать и не допускать возвращения к боевым действиям Он пообещал замолвить за меня словечко в министерстве.

Но время прижимало, и 122-я готовилась к отправке.

Затем полковник Каустей, ОС французских ВВС и Великобритании, пришел мне на помощь. Когда он увидел мое состояние, то, как хороший командир, взял на себя решение вопроса о моем возвращении в ВВС Великобритании. В то же самое время, с характерным для него юмором, он умолял меня не кончать жизнь самоубийством, иначе у него будут большие

неприятности.

Быстро, чтобы опередить возможный приказ-отмену из Парижа, я попрощался с монсеньером и мадам Херманн — французской парой, которая жила в Лондоне более сорока лет и которая ухаживала за мной и избаловала меня невероятной добротой.

В тот же день я прибыл в Астон-Даун, где я должен был быстро пройти курс переподготовки для полетов на «тайфунах» и «темпестах». Командир звена Шо, начальник авиационной базы, увидев мой журнал выполнения полетов, решил пропустить формальности и обойтись без теоретической части курса.

— Хорошо, дружище, выполни несколько кругов и болтанок и отправляйся в 88-е подразделение группы поддержки. Если погода будет хорошей, будешь в Голландии через неделю.

Тем вечером в столовой я снова счастливо погрузился в чистую, искреннюю, открытую атмосферу ВВС Великобритании.

Наконец луч солнечного света. Днем я смогу выполнить на «тайфуне» свой первый экспериментальный полет.

Я прибыл в свое звено со всеми вещами и доложил инструктору, австралийцу Макфару, которого прозвали Чистый Мак за его неопрятную внешность.

Понадобилось три человека, чтобы помочь мне с парашютами за спиной залезть в кабину «тайфуна», находящуюся в 9 футах от земли. Так как самолет имел очень обтекаемую форму, то держаться было не за что. Приходилось цепляться пальцами за выемки, которые на замках-пружинах покрыты металлической обшивкой. Они снова закрываются, когда убираешь руку или ногу, словно крысоловка. Наконец они подняли меня, усадили, пристегнули к сиденью, прокричали «Удачи!», и я очутился один внутри монстра.

Я быстро вспомнил всю информацию, которую сообщил мне мой инструктор. Так как выхлопные газы имели большое содержание углекислого газа и просачивались в кабину, приходилось все время дышать кислородом. Поэтому я поспешно надел маску и открыл впускающий клапан. При взлете «тайфуны» поворачивали направо тяжело, и поэтому я очень осторожно

отрегулировал руль направления. Широко открыл радиатор. Проверил блокировку шасси — рычаг выглядел неудобно и был похож на рычаг для закрылок. Чтобы открыть пневматическую схему, я опустил контрольные щитки, во избежание трамбовочного эффекта.

Включил свет на панели управления. Отрегулировал рычаг дросселя — отверстие в 5/8 дюйма (не на долю больше, иначе карбюратор заполнится водой и может возникнуть отдача). Подал вперед рычаг продольного управления самолета, затем назад на дюйм или почти на дюйм, чтобы избежать разноса скорости.

Убедился, что мои баки полны горючим и выбрал для взлета баки центрального фюзеляжа с подачей самотеком, если насос выйдет из строя. Отвинтил альвейеры; один выпустил смесь алкоголя и эфира в карбюратор, другой — смесь бензина и масла в цилиндры.

Я всунул патрон в стартер. (Система Коффмана, которая использует сильное расширение гремучих газов, чтобы заставить двигатель работать. Если двигатель начнет работать сразу, он поч определенно загорится, оказавшись переполненным горючим.) Держа один палец на пусковой катушке, а другой на кнопке стартера, я запустил патрон. Механик, вися на крыле, помог «схватить» двигатель, и он завелся с оглушающим ревом. Сила издаваемого гула почти в пять раз превышала гул «спитфайра» После нескольких неудачных попыток двигатель заработал в довольно стабильном ритме, хотя не без просачивания масла через все поры. То, как двигатель вибрировал, вселило в меня подозрение. Нервы были сильно напряжены, и я совсем не чувствовал себя уверенно. Что, черт возьми, заставило меня вернуться к оперативной работе?

Эти размышления продолжались, вероятно, какое-то время, так как когда я взглянул на механиков, то увидел, что они смотрят на меня немного удивленно и ждут моего сигнала, чтобы убрать «башмак».

Я начал рулить — слишком быстро. Мне следует быть осторожным, чтобы не переборщить с тормозами. Они очень быстро перегреваются, а горячие тормоза не работают.

Какой двигатель! Вы двигаетесь вперед довольно слепо, выбирая путь, подобно крабу, поворачивая руль управления

сначала немного влево, потом вправо, чтобы иметь возможность видеть впереди. Оказавшись на краю взлетно-посадочной полосы, перед тем как отважиться двигаться дальше, я прочистил свечи зажигания, согласно инструкциям, включил до 3000 оборотов, и нефтяная пленка тут же разлилась по ветровому стеклу.

Два «тайфуна», выполнявшие круговой полет, неуклюже приземлились, а авиадиспетчер, казалось, не хотел давать мне зеленый свет. Я высунул голову, чтобы дать знак, не боясь получить в глаза солидную порцию горящего масла. Все еще красный свет. Боже, я, должно быть, забыл что-то — и мой проклятый двигатель начал накаляться. Мой радиатор уже накалился до 95˚. Посмотрел вокруг — закрылки были в нужном положении, под углом 45˚, радиатор открыт… Черт, радио! Я быстро включил его и позвал:

— Алло, Скайдор, Скайдор, Тиффи-28 вызывает. Можно мне взлетать?

Авиадиспетчер наконец ответил, давая мне зеленый свет. Была не была! Я затянул ремни, отпустил тормоза, осторожно вырулил на белую линию в середине бетона и открыл дроссель, сильно нажав левой ногой на панель руля направления.

Меня предупреждали, что «тайфуны» качают, но определенно не так же сильно, как этот! И «скотина» набирал скорость, словно ракета! Я отрегулировал тормоза как мог, но даже теперь меня опасно относило вправо.

На полпути к взлетно-посадочной полосе мое правое колесо практически было на земле. Если бы я не был на бетоне, я бы грациозно выполнил полубочку и оказался на спине.

Этот самолет просто совсем не имел боковой устойчивости. Я все еще продолжал дрейфовать, чтобы уйти на правый борт, а с теми жалкими элеронами, которые смогут увеличить скорость лишь «чуть» выше 100 миль в час, я не смог бы опустить мое левое крыло слишком сильно.

К счастью, после ряда несчастных случаев все по той же причине, они перенесли ангар F ниже, но даже тогда я прошел очень близко к ангару E. Убрал шасси, но забыл затормозить. Ужасная вибрация, которая трясла весь самолет, напомнила мне, что колеса, которые ушли в полости крыльев, все еще вращаются

на полной скорости. Я лишь надеялся, что колесный бандаж уцелеет.

В самом деле, работать за офисным столом было гораздо приятнее…

Наконец я приноровился к самолету и почувствовал себя лучше. На поворотах самолет больше тормозил на крыле, но это было не очень плохо.

Небольшое пикирование, чтобы понять, что произошло. Ух ты! С семью тоннами ускорение вниз было просто фантастическим. Я с удовлетворением осознал, что его скорость намного больше скорости «спитфайра». На что бы она была похожа у «темпеста»!

Полчаса прошли быстро, и я начал собираться с духом для посадки. Вначале обход с открытым дросселем со скоростью 420 миль в час, чтобы полностью избавиться от этих чертовых воздушных пробок. Но после этого я, как оказалось, не мог снизить скорость настолько, чтобы безопасно выпустить шасси, даже если бы я закрыл дроссельный клапан, отчаянно рассекал воздух хвостом и опустил свой радиатор. Прошел один круг — двигатель работал вхолостую на скорости 300 миль в час. Еще один круг — на скорости 250. В отчаянии я выполнил вертикальный подъем без двигателя. Поднялся вверх примерно на 3000 футов, но это уменьшило скорость до 200 миль в час. При такой низкой скорости машина была ужасно неустойчивой и выпускание шасси могло иметь непредвиденные последствия. Еще раз, хотя меня и предупреждали, я был застигнут врасплох, на этот раз качанием, напоминающим вхождение в штопор.

Я спросил разрешения на посадку. Осторожно и сохраняя хорошую скорость, я достиг цели, опустил закрылки, и все шло прекрасно, пока я не попытался выровняться, — эти толстые крылья, казалось, были ненадежны. Я только что начал тянуть ручку управления на себя, как эта штуковина заглохла и стала падать, словно камень. Затем она выровнялась, задрав нос в воздух, и раздался ужасный грохот.

Словно безумный, я боролся с элеронами, чтобы не приземлиться на спину.

В конце концов, после взбрыкивания два или три раза, словно

мустанг, мой «тайфун» наконец успокоился и пьяно покатился по взлетно-посадочной полосе, которая сейчас казалась определенно короткой. Тем не менее мне удалось остановиться до прорыва окружения, в облаке дыма и гари. От моих несчастных шин исходил сильный запах горящей резины, но они геройски выдержали тяжесть приземлившихся на них семи тонн при скорости 120 миль в час.

К счастью, моя несчастная посадка, казалось, не привлекла много внимания — в тот день были такие ужасные посадки, включая две с серьезными повреждениями, что, поскольку самолет был все же цел, это было расценено как хорошее «прибытие». Мое лицо было мокрым, но моральное состояние было гораздо лучше.

Новый этап войны в воздухе

«Хокер Темпест-V» с его внушительным двигателем «напир сабре» с 24 цилиндрами, расположенными в форме H, был самым современным истребителем не только в ВВС Великобритании, но во всех ВВС союзных держав.

Сидни Камм, генеральный конструктор фирмы «Хокер» — он уже создал известный «ураган», — использовал при конструировании «темпеста» свое последнее творение «тайфун», который был атакующим самолетом, тяжелым, массивным, толстокрылым, способным нести большой груз, и в результате шестимесячной работы значительно усовершенствовал его.

Фюзеляж был на два фута длиннее — можно было разместить на нем 80 дополнительных галлонов бензина. Шасси удлинили, что позволяло использовать огромный четырехлопастный винт почти 12 футов в диаметре. Раскрытие шасси было увеличено до 16 футов, — это обеспечивало устойчивость на земле. Специальные ультратонкие шины — их пришлось встроить в сами крылья — были новой модификацией шин Данлопа. В действительности эллиптические крылья «темпеста» были такими тонкими, что для этого самолета пришлось создать специальную малокалиберную автоматическую пушку (Хиспано, тип V).

Кабину передвинули вперед к кормовой части, чтобы улучшить видимость внизу, и уменьшили ее размер до минимума, так что она превратилась в прозрачный блистер на безупречной обтекаемой форме фюзеляжа. Площадь хвостового плавника удвоили для обеспечения стабильности полета на очень высоких скоростях, а закрылки установили практически вдоль всего заднего края крыльев, чтобы добиться максимальной безопасности при посадке. Вместе с тем скорость посадки была почти 110 миль в час.

Все было сделано ради того, чтобы обеспечить «темпесту» максимальную функциональность на средних и низких высотах. Были даже созданы специальные дополнительные баки с плексигласовыми соединительными трубками, чтобы приспособить их под крыльями. Особое внимание было уделено заклепыванию и полированию поверхности. В результате получилась превосходная боевая машина.

«Темпест» имел первоклассный вид и, несмотря на большой радиатор, который придавал ему злостное и своенравное выражение, был на удивление небольшим. Он был очень тяжелым — весил 7 тонн. Благодаря его двигателю в 2400 лошадиных сил он имел значительный запас дополнительной мощности, а его ускорение было феноменальным. Нужны были очень искусные пилоты, чтобы летать на нем, но его конструкция было более чем приспособлена для этого: на высоте 3000 футов, при экономичной средней скорости в? мощности (950 лошадиных сил), с двумя дополнительными баками в 45 галлонов — 310 миль в час, то есть настоящая воздушная скорость 320 миль в час; при большой скорости в ½ мощности (1425 лошадиных сил), без дополнительных баков — 350 миль в час, то есть настоящая воздушная скорость почти 400 миль в час; максимальная скорость прямо и на одном уровне плюс 13 форсажей и, 3850 оборотов — 430 миль в час, то есть настоящая воздушная скорость 440 миль в час.

В чрезвычайных ситуациях можно было увеличить форсаж двигателя почти до 3000 лошадиных сил и 4000 оборотов, а скорость набрать до 460 миль в час. В пикировании «темпест» был непревзойденным самолетом — не было необходимости применять какое бы то ни было ручное управление, при этом достигались субзвуковые скорости, то есть 550–600 миль в час.

С оперативным радиусом в 500 миль, с четырьмя 20-миллиметровыми мелкокалиберными автоматическими пушками, начиненными 800 снарядами (почти 20 с дистанционным прицелом), и баками в 360 галлонов «темпест» был идеальным истребителем, настоящим компаньоном для ночных «москито».

Первые два подразделения ВВС Великобритании (3-я и 56-я эскадрильи) были спешно снабжены «темпестами» и брошены в бой в июне 1944 года против «V-1», которые бомбили Лондон. Эти самолеты сбили почти 900 «V-1» над морем. Американские «мустанги» и «Тандерболты-P-47» и «спитфайры» ВВС Великобритании могли лишь догнать эти дьявольские машины «V-1», пикируя на них, что уменьшало шансы их на успех. А «темпесты», со своей стороны, могли болтаться в полмощности, затем, когда замечали «V-1», готовили боевое положение орудия и стреляли в нужное им время благодаря их потрясающей скорости.

Тем не менее это стремительное вступление в бой имело и

свои недостатки. Для двигателя «сабре» не было подходящего горючего. Было несколько серьезных несчастных случаев. Образовывались разрывы в системах впуска, в системе смазки — давление масла иногда вдруг падало до нуля, углекислый газ просачивался в кабину и т. д.

Самым худшим было скопление паров бензина и масла в воздухозаборнике карбюратора, что могло привести к тому, что двигатель давал обратную вспышку, самолет загорался и за секунду взрывался в воздухе.

Как только опасность со стороны «V-1» миновала, «темпесты» перестали использовать. Когда приступили к укомплектованию звена из четырех эскадрилий, технические эксперты из «Хокера» и «Напира» попытались исправить эти дефекты. Тем временем зимой 1944 года война вошла в свою статическую фазу. Отряды союзников укрепляли свои позиции на левом берегу Рейна.

Что стало с люфтваффе? Информационные службы союзников способствовали укреплению веры в то, что в Германии не осталось больше ни самолетов, ни летчиков.

В действительности же, несмотря на разрушение производящих самолеты предприятий в Варнемюнде, Мариенбурге (заводы, выпускающие «фокке-вульфы»), в Винер-Нойштадте и Регенсбурге (заводы, производящие «мессершмиты»), сопротивление Германии на воздушном фронте не уменьшилось.

Сложилась странная ситуация. С одной стороны, американцы публиковали цифры уничтожения немецких истребителей, якобы сбиваемых по две или три сотни с каждым рейдом на Германию. С другой стороны, союзные вооруженные силы несли колоссальные потери (187 «крепостей» из 250 участвовавших в рейде на Швайнфурт 14 октября 1943 года были уничтожены истребителями люфтваффе).

Для нас, кто все это видел ежедневно и от кого, конечно, невозможно было скрыть реальное состояние дел, оптимизм американских служб не был лишен определенной пикантности. Чем больше американцы сбивали немецких истребителей, тем больше их становилось!

Было очевидно: разрушение союзниками предприятий,

производящих и ремонтирующих немецкую военную авиацию, не предотвратило производство истребителей. Более того, интенсивность этого производства даже возросла с июля 1943 года по март 1945 года. Немцам удалось добиться месячного производства от 1200 до 1700 машин (2325 в ноябре 1944 года). Справедливости ради надо добавить, что, если бы не бомбардировки союзников, немцам удалось бы достичь производства в объеме 3000 машин в месяц в 1944 году и 4500 в начале 1945 года.

Эта удивительная «живучесть» немецкой авиации объяснялась двумя вещами: во-первых, темпом реконструкции разбомбленных заводов, во-вторых, ростом числа неприступных подземных заводов. Например, завод в Винер-Нойштадте через шесть недель после того, как он был полностью, казалось, разрушен, производил по 2 «Мессершмита-109» в день, спустя две недели — по 9, а через три месяца, как и прежде, по 15 «Мессершмитов-109» в день. Это было настоящим форсированием изобретатель-ности, и союзникам пришлось предпринять новую серьезную атаку, причем около 100 «крепостей» не вернулись назад. Однако немцы не могли держать производство на прежнем уровне безгранично. Хотя бомбы «крепостей» были не настолько тяжелыми, чтобы разрушить станки, сами здания стали непригодными, несмотря на временный ремонт.

Именно в то самое время немцы начали прятать свои заводы под землю. Доктор Калмлер, будучи в близких отношениях с Герингом и действуя через Сондерштаб Н и доктора Трайбера, взял на себя руководство операцией. Это было небывалое искусство. В январе 1944 года немцы занялись учетом карьеров, пещер и других подходящих мест. Они даже отнесли железные дороги на десятки миль, чтобы использовать туннели. Даже в берлинском метро было спрятано несколько сборочных конвейеров. В апреле 1944 года британские информационные службы располагали убедительным подтверждением того, что немцы производили в своих подземных заводах, как минимум, 300 полностью укомплектованных самолетов и огромное количество двигателей в месяц.

Лишь позже, когда Германия была оккупирована, можно было в полной мере оценить эту бешеную деятельность. В середине огромного леса около Альт-Руппина русские обнаружили поляну, где были выстроены в ряд под деревьями и тщательно замаскированы около сотни «Хейнкелей-162» и «Фокке-

Вульфов-190». Немного дальше, вдоль железнодорожной линии, которая, казалось, затерялась среди деревьев, они нашли вход в подземный завод протяженностью в шесть акров и производительностью четыре истребителя в день. Секции самолетов перевозили в грузовиках до автострады Берлин — Гамбург и в нескольких милях от нее заканчивали их сборку. Одна из законченных секций, шесть ярдов в ширину и две с половиной мили в длину, безупречно прямая, использовалась как взлетно-посадочная полоса. Самолеты затем ставили на стоянку, а иногда они отправлялись прямо оттуда в боевые полеты. Вместе с этим великолепным временным аэродромом размещались укрытия.

В районе Трайера несколько тысяч рабочих Ореля и Русселынайма работали в двух туннелях на линии Кобленц — Трайер, производящей оборудование, шасси для фирмы «Рохлитц», компрессоры наддува и турбины реактивных самолетов для Мунсфельдверке Бреслау.

В больших карьерах Халберштадта, около аэродрома, производилась сборка крыльев и фюзеляжей для «Фокке-Вульфов-Та-152», которые затем вывозились на грузовиках на сборочные заводы.

В берлинском метро, между вокзалами Берг-штрассе и Грензалле, завод «Хеншель» открыл цех сборки фюзеляжей и хвостов самолетов для «Юнкерсов-188». Полностью собранные фюзеляжи были бы слишком велики для выходов и подъемов, поэтому их делили на две секции и собирали на открытом воздухе. Вплоть до освобождения сборкой фактически руководила фирма в Париже.

Штольни в поташных шахтах в Халле и Саале были расширены, и каждая прятала по 800 рабочих, производящих пневматическое и электрооборудование. Станки и сборочная линия завода в Регенсбурге были, после двух бомбардировок, перенесены за одну неделю в большой дорожный туннель в Ешенлохе в Баварии, и спустя три месяца уже снова смогли выпускать по 10 «Мессершмитов-109» и по 5 «Мессершмитов-262» в неделю. В Егельне американские отряды нашли огромный подземный завод, который в декабре 1944 года выпускал по 6 «длинноносых» «фокке-вульфов» в день, а в марте 1945 года — по 10 «Хейнкелей-162» в день!

Можно привести десятки подобных примеров. Немцы поэтому смогли, вопреки всем оценкам, несмотря на атаки союзных бомбардировщиков, поддерживать очень высокий уровень производства, выпуская до 2000 самолетов в месяц.

Что представляли собой эти самолеты и на что они были способны? Немцы производили в большом количестве:

два вида традиционных одноместных одномоторных истребителей — «Мессершмит-109» серии К и «Фокке-Вульф-Та-152» серии С;

два вида одноместных реактивных истребителей «Мессершмит-262» и «Хейнкель-162» («фольксъягер»);

бомбардировщик для экипажа из трех человек «Юнкерс-188»;

бомбардировщик для разведки, одноместный реактивный «Арадо-234».

«Фокке-Вульф-Та-152С» (вариант стандартного «Фокке-Вульфа-190») был оснащен 12-цилиндровым двигателем «DB-603» в 1675 лошадиных сил мощностью в 50 форсажей вместо обычного радиального двигателя.

Эта удивительная машина обеспечила оборудование около половины ягдгешвадеров в январе 1945 года. Она была очень быстрой (440–480 миль в час), очень маневренной, вооруженной 30-миллиметровой мелкокалиберной автоматической пушкой, установленной на двигателе, двумя 20-миллиметровыми мелкокалиберными автоматическими пушками «маузер» в корневой части крыла. Этот «Та-152» был внушительным противником. Общие характеристики ставили его в один ряд с «темпестом» и давали ему большое преимущество над американскими «мустангом», «лайтнингом» и «тандерболтом», а также «Спитфайром-XIV». «Мессершмит-109К», оснащенный двигателем «Даймлер-Бенц-605» в 1700 лошадиных сил, был легким эквивалентом «мустанга» и в умелых руках мог не уступать «темпесту».

«Мессершмит-262» с двумя «Юмо-004-В1» и четырьмя автоматическими мелкокалиберными 30-миллиметровыми пушками «МК-108» был самым лучшим самолетом-истребителем, выпускаемым до того времени. Это был первый реактивный

самолет, эффективно используемый в бою. Он, возможно, вообще был самым лучшим истребителем. Его скорость была феноменальной, около 550 миль в час, он имел внушительное вооружение с практическим прицелом и 100 снарядами в каждой пушке и очень хорошо выполненную обшивку толщиной 89 миллиметров. Эта машина, должно быть, революционизировала способ ведения войны в воздухе, но, к сожалению (или даже к счастью), еще раз подтвердилась гитлеровская интуиция. Гитлер присутствовал на демонстрации машины в апреле 1943 года и заставил дизайнера модифицировать самолет для ответных действий против Англии. После года видоизменений, сопровождаемых дискуссиями, распоряжениями и отменой распоряжений, и несмотря на растущее контрнаступление союзников, модернизация самолета была закончена. «Мессершмит-262» вернули к его первоначальной роли кампфзерштёрера («уничтожителя бомбардировщиков»).

Чтобы управлять «Мессершмитами-262», требовалось большое мастерство, так как его крыло имело вес 441 фунт на квадратный фут, скорость посадки была чуть меньше — 200 миль в час, и он достаточно тяжело взлетал. С турбинами также были проблемы и, конечно, большие потери из-за несчастных случаев — «JG-52», например, потерял 23 пилота за три месяца. Тем не менее люфтваффе производило в январе 1945 года, как минимум, 200 «Мессершмитов-262», из которых треть базировались на известном аэродроме в Рейне/Хопстене, где была специально построена бетонная взлетно-посадочная полоса длиной 3000 ярдов и шириной 70 ярдов.

«Фольксъягер» — «истребитель народа» «Хейнкель-162» — также был превосходной машиной. Она была специально разработана для массового производства, так как ее было легко собрать и ею было легко управлять, она была оснащена минимумом необходимого вооружения (двумя 30-миллиметровыми мелкокалиберными автоматическими пушками) и имела продолжительность полета сорок пять минут. «Фольксъягеры» выпускали потоком, словно сосиски, 85 заводов, размещавшихся по всей территории Рейна.

«Юнкерс-188» был двухдвигательным бомбардировщиком дальнего действия. Хотя говорили, что всего их было изготовлено около 800, на самом деле это было массовое производство, несомненно, этот самолет приносили в жертву в последние месяцы войны, так как он выполнял операции лишь с большим

трудом, взлетая с наскоро построенных аэродромов, а последние запасы бензина С3 (96-октановый), необходимого для его двигателей «BMW-803» и «Юмо-213», берегли для истребителей и последние подходящие аэродромы отдали «Мессершмитам-262».

«Арадо-234» был одноместным реактивным самолетом, специально созданным для разведки и бомбардировки. Он не был таким быстрым, как «Мессершмит-262» (530 миль в час), но кроме своих двух 20-миллиметровых мелкокалиберных автоматических пушек, он нес еще 4400 фунтов бомб или несколько автоматических фотокамер. Как минимум, три эскадрильи разведки были оснащены этими самолетами к концу 1944 года.

Поэтому у немцев были машины, и хорошие машины. Как насчет их летчиков? Соответствовали ли они сокрушительной задаче, которая была возложена на них? Обобщения по этому вопросу наиболее сложные. Тем не менее на вопрос можно ответить.

В люфтваффе, похоже, не было «середины», и немецких летчиков можно было разделить на две вполне четкие категории.

Асы, составлявшие от общего числа летчиков 15–20 %, действительно превосходили средних пилотов союзников. А остальные — не заслуживали особого внимания. Отважные, но неспособные извлечь из своего самолета максимальную пользу.

Причиной этого был прежде всего поспешный отбор в связи с тяжелыми потерями в «Битве за Англию» и в русской кампании.

Их подготовка была очень короткой и не очень хорошо сбалансированной; первостепенное значение придавалось воспитанию морального духа, преданности великой немецкой идее и следованию военным теориям, при недооценке технического инструктажа. С конца 1943 года к этим ошибкам добавилась острая нехватка горючего.

Так существовал — постепенно неся огромные потери в тяжелых испытаниях в небе Европы — героический отряд «бывалых людей» люфтваффе, настоящих ветеранов, имеющих за плечами три или четыре тысячи часов полета. Эти летчики, прошедшие школу испанской гражданской войны, уцелевшие в успешных компаниях люфтваффе, начиная с 1940 года, досконально во всех тонкостях знали свою работу. Осторожные и

уверенные в себе мастера летного дела, они были очень опасны.

С другой стороны, были молодые фанатики с высоким боевым духом и связанные железной дисциплиной, кого можно было во многих трудных обстоятельствах сравнительно легко посылать в бой.

В целом в конце 1944-го — начале 1945 года средний стандарт немецких летчиков-истребителей был намного выше, чем в любое другое время с 1940 года. Это можно объяснить — помимо важности боевой морали и чувства патриотизма — тем фактом, что отборные части летчиков-истребителей имели непревзойденный авторитет и первенство во всем, вплоть до раздачи горючего и смазочного материала. Поэтому в бою мы встречались только с опытными летчиками, а в 1942, 1943 и в начале 1944 года производился обмен личным составом летчиков между Западным и российским фронтами, поэтому мы часто воевали вместе с частями очень средней значимости. Позже эти части сосредоточились исключительно на Восточном фронте. В принципе для люфтваффе российский фронт был отдыхом, количество значило больше, чем качество, а лучшие части немцы держали в резерве, чтобы встретиться с ВВС Великобритании или защищать немецкие города от бомбардировки американцами. Таким было положение люфтваффе в конце 1944 года.

Численное превосходство союзников было эффективным лишь в отношении резервов, так как на Северном фронте не было достаточного количества аэродромов, чтобы обеспечивать снабжением тысячи или более самолетов, включая 83-ю и 84-ю группы Вторых тактических ВВС. С другой стороны, люфтваффе могло, умело разместившись на сотне маленьких аэродромов, сгруппированных вокруг больших главных баз треугольника Арнхем — Оспабрук — Кобленц, действовать с большим численным составом.

«Мессершмиты-262» могли позволить себе тактическую разведку над всем союзным фронтом безнаказанно, и мы снова видели огромные немецкие формирования, иногда по сотне самолетов, которые обстреливали нас пулеметным огнем и бомбили с пикирования наши отряды и конвои.

Было тяжелое время для разведывательных самолетов союзников и наших истребителей-бомбардировщиков. В схватке с «Фокке-Вульфами-190» и «Мессершмитами-109» формирования

«тайфунов» часто теряли по 6 или 7 машин из 12. «Спитфайры» были бессильны. Эскадрильи имели лишь одно звено «Спитфайров-XIV», а в основном были оснащены «Спитфайрами-IX» или «Спитфайрами-XVI» («Спиты-IX» с двигателями «роллс-ройс» были созданы в США Паккардом). В любом случае все эскадрильи «Спитов-IX» действовали как истребители-бомбардировщики. Немцы, зная их качество в воздушном бою, боялись открывать огонь, а бедняги «спиты» не имели ни скорости, ни дальнобойности, чтобы заставить новых немецких летчиков-истребителей сражаться.

Это состояние дел начинало серьезно беспокоить штаб союзников. Похожая ситуация была в американском секторе вокруг Люксембурга, но менее серьезная, так как немцы знали, что последняя атака придет с севера Рура, и поэтому они сосредоточивали силы в Голландии.

Наступление с Рундштедта явилось полной неожиданностью, и наш штаб однажды понял, что мы не так хорошо информированы, как враг. В результате разведывательных операций «Мессершмит-262» дал немецкому Генеральному штабу ясную картину положения наших войск, в то время как наши разведывательные самолеты были нейтрализованы немецкими истребителями.

Для улучшения состояния дел 122-е звено ВВС Великобритании направили в Голландию, обеспечив «темпестами». Это была отборная часть, и от ее действий зависело наступление и тактическая система британского фронта. В операции участвовали лишь летчики, имеющие опыт хотя бы одной боевой операции, или те, кто мог доказать, что они имеют достаточно опыта. Звено состояло из эскадрилий 486-й (Новая Зеландия), 80-й, 56-й и 274-й, а также 41-й, оснащенной «Спитфайрами-XIV».

«Темпестам» поручили следующее:

нейтрализовать действия немецких истребителей, особенно реактивных;

парализовать работу железнодорожной системы рейха от Рейна до Берлина постоянными стремительными ударами по локомотивам. С их очень высоким боевым духом и чувством, что ВВС Великобритании в них души не чает, звено «темпестов»

расположилось в Фолькеле в Голландии и ринулось в драку.

Это было достаточно тяжело. Летая в группах по 12 и 24, «темпесты» вылетали и разыскивали «фокке-вульфы» даже на их аэродромах. Несколько раз в день летали группы по 4 над уровнем земли до Берлина, оставляя после себя железнодорожные линии, заблокированные локомотивами, продырявленными, словно решето, а возвращаясь назад, безжалостно заманивали в засаду люфтваффе. Пару «темпестов» всегда держали в состоянии боевой готовности, летчики сидели в своих кабинах, стянутые ремнями и при полном вооружении держа палец на стартере, готовые взлететь, как только «Мессершмит-262» пересечет наши границы. За месяц было сбито 52 немецких истребителя, включая 3 «Мессершмита-262», и разрушено 89 локомотивов. Мы потеряли 21 «темпест». Затем наступило 1 января 1945 года, которое должно было утроить задачу и ответственность 122-го звена.

Последний рывок люфтваффе

1 января 1945 года. В тот день состояние немецких вооруженных сил было не совсем ясным. Когда провалилось наступление в Рундштедте, нацисты, занявшие позицию на берегу Рейна и изрядно раздавленные российскими войсками в Польше и Чехословакии, вынуждены были защищаться.

Несмотря на это, около 7.45 сильные формирования «Фокке-Вульфов-190» и «Мессершмитов-109» поднялись с двадцати или более заснеженных аэродромов. В 8.05 крохотный «тейлоркрафт остер», самолет с артиллерийской корректировкой стрельбы, направил в воздух яростное послание: «Только что прошло формирование, как минимум, из 200 «мессершмитов», летящих низко по курсу 320˚».

В 8.30 на двадцати семи базах союзников, протянувшихся от Брюсселя до Айндховена, десятки британских и американских самолетов превратились в тлеющие груды. Высокие столбы черного дыма, ровные, как кафедральные колонны, стояли в безмолвном небе, где медленно плыли маленькие серо-белые облака, несшие на себе отпечаток взрывов тысяч снарядов зенитной артиллерии.

Генерал Сперрле только что отважился на решительный удар, который был беспрецедентным в истории всей войны. Он сосредоточил десять элитных ягдгешвадеров на аэродромах Твенте, Аппельдор-на, Альдхорна, Хагело, Мюнстера, Липпштадта, Рейна, Нойенкирхена, Метелена, Харскампа, Той-ге и на всех запасных аэродромах. Позже их можно было распознать как «JG-2», «JG-3», «JG-4», «JG-5», «JG-26», «JG-27», «JG-52», «JG-53» и несколько других, всего около 650 «Фокке-Вульфов-190» и 450 «Мессершмитов-109К».

Еще накануне вечером немецкие летчики не знали цели операции. В сумерки они поднялись со своих привычных баз и сосредоточились на аэродромах. В 21.00 зажглись фонари — не спать, не пить, лишь свет и плотная еда для всего летного персонала.

1 января их разбудили в 5 часов утра, и среди всеобщего энтузиазма началось осуществление плана Сперрле. Сам Геринг

совершил молниеносный объезд подразделений, чтобы подбодрить их. Каждый летчик получил крупномасштабную карту, на которой были четко обозначены все союзные аэродромы и базы (результат разведки «Мессершмита-262»), вместе с обратным курсом, заметными ориентирами и подробными инструкциями по ходу маршрута. Они поднялись в час Н, объединились в три крупных подразделения в каждом по 300 или 400 машин, и эти три силы, возглавляемые тремя «Юнкерсами-188», взяли курс на союзные границы.

Одно из подразделений пролетело над Зейдер-Зе, скользя по воде и берегам, и поднялось вверх, взяв курс на Брюссель. Другое прошло на уровне земли вниз на Айндховен, а третье вышло к американским границам, пройдя через Венло. Сюрприз был полным. Почти в течение получаса «мессершмиты» и «фокке-вульфы» обстреливали пулеметным огнем самолеты союзников, скопившиеся на покрытых льдом путях переднего края периметра. Всего нескольким отдельным «спитфайрам» удалось подняться, пока стрельба фактически еще только начиналась.

По странному стечению обстоятельств 122-е авиазвено совершало облет над Германией, и, когда им приказали вернуться, у большинства «темпестов» боеприпасы были на исходе. Чудом Фолькель оказался одним из трех нетронутых аэродромов. Повсюду в других местах была катастрофа. Только в Брюсселе/Звере были истреблены 123 транспортных самолета, «Летающие крепости», «тайфуны» и «спитфайры». В Айндховене почти уничтожено 124-е канадское авиазвено «тайфунов» и польское авиазвено «спитфайров». В целом за несколько минут были выведены из строя почти 300 самолетов союзников.

Нескольким «темпестам» и «спитфайрам» удалось сбить 36 немцев, а британская и американская зенитная артиллерия уничтожили еще 57, то есть около 93 немецких самолетов, чьи останки были обнаружены в результате недельного поиска на наших границах.

Операция была великолепно спланирована и превосходно выполнена. Общественное мнение союзников получило бы ошеломляющий удар, если бы узнало об этом. Американская цензура и издательские службы находились в полном шоке, старались преподнести эту атаку как великую победу союзников, опубликовав свои цифры. Мы, летчики, даже спустя три месяца все еще смеялись над этим.

Благодаря успеху люфтваффе, завоеванному ценой потери почти сотни машин, немцам удалось почти парализовать тактические воздушные силы союзников более чем на неделю. Только благодаря энергичным действиям маршала авиации Бродхёрста стало возможным за двадцать четыре часа произвести реорганизацию нескольких эскадрилий истребителей, чтобы удержать фронт. Он командовал 83-й группой (наибольшая удача в деле) и немедленно мобилизовал самолеты центрального резерва. Кроме того, он быстро вызвал резервы из Англии. Я прибыл в этот момент.

На следующей неделе и только благодаря 122-му авиазвену была обеспечена воздушная защита от восхода до заката. За шестнадцать дней мы потеряли 18 пилотов и 23 самолета.

Неутешительное возвращение

Моя тренировка на «тайфунах» и «темпестах» завершилась, и я отправился в Голландию. Несколько оставшихся часов мы провели с Жаком, затем я забрался в дежурный «анзон» со всем моим личным имуществом. Обычное монотонное и неудобное путешествие на борту «гроба». Дежурный «анзон» перевозил все: летчиков, направленных в части 83-й группы, почту, газеты, бутылку виски, белье для столовой, чью-нибудь униформу назад из чистки, иногда собаку или какой-нибудь предмет, служивший талисманом. Все это укладывали в кабину размером десять на пять футов. Все вибрировало, ледяные сквозняки появлялись ниоткуда, и, что было хуже всего, через четверть часа неизбежно ощущалась тошнота.

Как только я, продрогший до мозга костей, несмотря на свой жилет, сел на парашютную сумку, то снова прокрутил в голове наш с Жаком разговор, изобилующий странной смесью горечи, страха и моего желания добраться до места моего назначения. Как тяжело было это возвращение к активным операциям, по сравнению с прибытием в 602-ю эскадрилью или Биггин-Хилл два года назад. Тогда я спешил вернуться в здоровую, открытую атмосферу эскадрильи после четырех унылых месяцев работы в офисах освобожденной Франции. Но теперь я снова испытал старое привычное чувство погружения, страх под ложечкой перед взлетом.

Смогу ли я принять новое назначение?

После 300 боевых полетов у меня не было ни энтузиазма начинающего летчика, ни спокойной уверенности, которая приходит после большого опыта. Я знал, что меня отправили в спешке, как только получили разрешение от французов, так как не хватало командиров звеньев для «темпестов». Пит Викхам в министерстве авиации наконец-то был откровенен со мной — за последние два месяца 122-е авиазвено потеряло одного командира эскадрильи, а за две недели — трех командиров авиазвеньев.

— Удачи, старина Клостер. Мешки с продовольствием для 122-го авиазвеиа там!

После спокойной кабинетной службы в течение четырех месяцев я знал, проведя полтора часа на «тайфуне» и совершив три коротких рейса на «темнеете», что возвращение в оперативный отдел было делом не только рискованным, но практически безумными.

Я снова увидел себя в Вармвеле, когда боялся выполнить на «темнеете» не то что бочку, но даже простую петлю! Как я собирался реагировать на зенитную артиллерию, которая, по словам Жака, стала просто невыносимой? Она прошла хорошую подготовку в Нормандии.

Отлично! Наконец-то теперь они оставят нас покое! Мне не придется волноваться, сидя в министерстве авиации в Париже, с его непоследовательностью, старыми полковниками, «участниками Сопротивления», отменой приказов и всеми этими сомнительными личностями в потрепанных униформах, которые держались важно, словно пенка кипящего варенья.

Мы, кто был из тех французских ВВС, кому французская армия была обязана всем, особенно хорошей репутацией, мы, кто ворвался в бойню один за другим и был, тем не менее, счастлив как дети, мы, кто был готов начать все сначала, чтобы свести на нет превосходство над нами, получить дополнительные боевые задания, выматываться, истощая нервы, выбиваться из сил, когда кислород сжигал наши легкие во время полета, — мы всегда получали за это толстым концом палки.

Редкие выжившие в этой четырехлетней борьбе не хотели ничего другого, кроме как просто вернуться домой, снова ступить на французскую землю, увидеть своих любимых, окунуться в жизнь французских улиц и своих родных мирных городков. Но им пришлось быстро вернуться к реальной действительности, ошеломленным, непонимающим, хотя все же не озлобленным. На них обрушили тысячи рассказов из истории Сопротивления, о героических поступках; сотни раз слышали они одни и те же слова:

«Какие вы счастливые, что были в Лондоне. Мы здесь страдали. Если бы вы только знали, какому риску мы подвергались! Несмотря на все это, мы выгнали немцев».

«Вы не можете понять, вы не знаете, на что это было похоже. Такой-то был убит, такой-то казнен, депортирован».

«Что! Вы летчик, младший лейтенант? Легко понять, что знаки отличия было нетрудно получить в Лондоне!»

Летчики не понимали всего этого. Они сделали все возможное и не хотели цветов и празднеств, не ждали наград, хотели лишь снова увидеть свои дома, даже если они были разрушены. Они предпочитали молчать, но глубоко внутри страдали от несправедливости. Через что они прошли? Они могли быть заживо сожжены, замурованы пылающими останками «спитфайра», они видели вздымающуюся перед ними землю, когда, заключенные в узком металлическом гробу кабины с ее сдавленным капотом, считали оставшиеся секунды жизни — четыре, три, две… Три раза в день в течение месяцев они постоянно бросали свои измученные согнутые тела на зенитную артиллерию, находясь на волоске от смерти. Каждый раз, до последнего…

Война для нас была не отчаянной штыковой атакой тысяч людей, покрывающихся потом от страха, поддерживающих и помогающих друг другу в беспомощных ситуациях, в безликой бойне. Для нас это было обдуманное, индивидуальное деяние, сознательная, научная жертва. Каждый из нас ежедневно в одиночестве преодолевал приступ страха, чтобы поднять ослабевающий запас сил и воли.

Нам приходилось выполнять это десятки раз, сотни раз, тысячи раз и потом после каждого задания снова возвращаться в нормальную жизнь — ужасное напряжение. Когда мы покидали наши самолеты, мы встречали других людей, похожих на нас, у которых была та же плоть и кровь, но они гуляли, признавались в любви, ходили в кино, слушали радио, курили трубки и читали книги. И они знали, что на следующий день они останутся живыми!

Какие человеческие нервы могли бы выдержать все это?! Л., отважный, как лев, за два года превратился в жалкую тень того, чем был. Гауби врезался в грузовик, который он обстреливал пулеметом, обманутый своими измотанными рефлексами. Мушот, чьи легкие сгорели от ежедневных полетов на высоте 35 000 футов, упал на своем «спитфайре» в середине боя и погиб.

Облегчения не наступало. Всегда были те, которые летели, чтобы сохранить Францию в небе. В то время как другие…

После освобождения Франции мы продолжали летать, чтобы избавиться от отвратительной атмосферы злости и ненависти, раболепия и споров и чтобы сохранить наши оставшиеся иллюзии.

Я размышлял в течение четырех часов. «Анзон» летел теперь над Бельгией. Летчик аккуратно держался безопасных границ между зонами зенитных батарей, установленных здесь для защиты Антверпена от атак немецких «V-1».

После этого показался юг Голландии, однообразно равнинный, с его каналами, разделяющими периодические квадраты снега. Дороги переполняли военные конвои. Вдруг мы увидели огромный самолет, весь в следах от снарядов, две огромные кирпичные взлетно-посадочные полосы, разрушенные ангары, выпотрошенные здания, а там что-то напоминающее стоянки цыган — груды пустых баков с горючим, замаскированные палатки. Вокруг каждой палатки в непогрешимо четком строю стояло около двух десятков «спитфайров» и «темпестов». Снегоочиститель в облаке снега чистил одну из взлетно-посадочных полос.

— Фолькель, — просто сказал наш летчик.

Из диспетчерской вышки выпустили зеленую ракету, и «анзон» сел. Начальник ПВО района подъехал на своем джипе как раз тогда, когда я вылезал.

— Я Дезмонд. Вы Клостерман, не так ли? Мы слышали о вас от Лэпсли. Да, он командир авиазвена Кенвея. Я отвезу вас в авиазвено немедленно. Ваш вещевой мешок доставят в столовую.

122-м авиазвеном командовал Брукер DSO* DFC. Он встретил меня, стоя у двери своего почтового трейлера, принадлежавшего части. Я был представлен ему и после этого вручил приказ относительно меня и отчет о налетанных часах. Пока он проверял документы, у меня была возможность хорошо его разглядеть. Он выглядел очень уставшим. На вид ему было около тридцати, и, хотя его лицо все еще казалось достаточно молодым, глаза были налиты кровью.

— Ну, Пьер, я рад вас видеть здесь. Как вы знаете, нам катастрофически не хватает времени. Вас отправят в 274-ю

эскадрилью, и вы будете там в распоряжении отряда «А». Вы прибыли как раз в нужный момент, так как сегодня утром Фейрбенкса ранило в результате обстрела зенитной артиллерии, а Хибберт, старший командир авиазвена, отбыл вчера в 10-дневный отпуск, поэтому до его возвращения будете руководить вы.

Когда я сел в джип, он добавил:

— Не придавайте слишком много значения тому, что скажут вам другие летчики. Их боевой дух немного упал за эти последние несколько дней из-за потерь и плохой погоды. Здесь отчеты оперативного отдела. Просмотрите их хорошо и верните мне завтра утром. Не распаковывайте свои вещи. Мы встретимся в столовой за обедом, и я представлю вам ваших летчиков.

Фолькель

Юден был типичным маленьким голландским городком с населением в 2000 человек, с чистыми, аккуратными кирпичными домиками, церковью через каждые 50 ярдов и двумя школами. Мы вернулись к столовой на джипе, трясясь по снегу и грязи, по скользким булыжникам, через бесконечный конвой, который наполнял улицы гулом и лязгом.

Этот конвой превратился в наваждение. Когда мы уезжали утром, он уже уходил, двигатели набирали число оборотов и давали обратную вспышку. Когда вернулись вечером, он все еще уходил угрожающая черная масса, оттененная мерцанием случайной лампы. Время от времени мы проезжали мимо танковых подразделений, громыхающих на фронт, с улыбающимися командами, опершимися на свои огромные боевые кони.

В школьном внутреннем дворике находились электрические генераторы, чьи дизели портили воздух. Многочисленные провода соединяли их с темными зданиями. Инженер-механик смотрел за своим генератором с особой заботой, особенно ночью. У нас постоянно случались поломки механизмов или свистящие помехи в радиоприемниках, которые мы нещадно эксплуатировали. На двери своего трейлера он написал записку: «Не стреляйте в электрика, он делает все возможное».

Офицерская столовая 122-го авиазвена находилась внизу в большом школьном коридоре с рядами вешалок для пальто вдоль стен. Справа располагались кухни, столовые и бар, слева комната для пинг-понга и библиотека. Классные комнаты превратили в спальни. Посюду царил ужасный беспорядок; во всех углах складные кровати, чемоданы, набитые грязной одеждой, старые кресла, восточные ковры, грязная фаянсовая посуда, окурки, ведра с мыльной водой, засохшая грязь, револьверы и боеприпасы, пустые бутылки, газеты. На втором этаже было то же самое, за исключением одной комнаты, 80 на 30 футов, разделенной деревянной перегородкой, словно спальни в средних школах. Здесь господствовал более или менее благопристойный порядок.

Там жили командиры частей и опытные летчики, и вестовые

были более или менее в курсе любой ситуации.

Этаж выше был все еще заселен его законными хозяевами, и мы иногда встречались с ними на лестнице, когда они шли на службу в церковь, расположенную поблизости, молчаливые, затерянные в своем духовном мире, который игнорировал нашу войну и возвышался над его бедами. Вчера они делили здание с артиллеристами из немецкого артиллерийского батальона, сегодня это было авиазвено ВВС Великобритании, а завтра? Лишь Богу было известно.

В Фолькеле жизнь была очень спокойной. Возможно, атмосфера семинарии как-то влияла на это. Воскресными вечерами странный запах проникал в коридоры — жареного бекона, пива и ладана!

После скромного ужина командиры авиазвеньев писали на большой доске в столовой список летчиков, которые на следующий день должны быть в состоянии «боевой готовности» и кого разбудят.

Свободные летчики после чая должны были одеться и побриться к вечеру. Они занимали очередь с 4.30 дня, с ведрами в руках, напротив единственного крана с горячей водой. Ее подогревали топочным мазутом, разбавленным 150-октановым бензином. Он не мог соединиться с ним, и состав взрывался каждые три дня.

Другие появлялись вечером, возвращаясь из вылета по тревоге или рейса. Грязные, смертельно уставшие. Они ужинали в тишине, выпивая до дна у стойки бармена стакан пива, и поспешно уходили, чтобы лечь спать. В баре и в столовой летчики вели себя спокойно, очень спокойно. Бар всегда показатель эмоционального состояния летчиков; здесь была, безусловно, мрачная атмосфера. К тому же бар хорошо снабжался благодаря запасам, которые мы обнаружили на чердаках у немцев, а также благодаря грузовику, который возил продукты в штаб-квартиру Наафи в Париже каждые две недели, и еще благодаря находчивости, проявленной при заключении договора с пивоварнями в Брюсселе. Ни разу не иссякли запасы сигарет, ликера, виски, джина, шампанского или пива.

Тем не менее на доске в нашем списке убитых на войне, вдобавок к длинному списку из 123 летчиков, погибших со

времени высадки в Нормандии, были еще имена 47 летчиков, убитых или пропавших без вести в прошлом месяце. И февраль начался плохо: менее чем за десять дней погибло 8 летчиков. Были в баре и случайно зашедшие летчики, которые наклонялись над стойкой и молчаливо пили кружку пива, читали лондонские газеты за прошедший день, доставленные дежурным «аизоном». Одна или две маленькие группы в углу, тихо разговаривали, и еще несколько человек одиноко сидели на полу, поставив свои кружки между ног и читая письма. Иногда кто-то врывался, брал свою порцию шоколада и сигарет, поспешно выпивал кружку пива и молча шел наверх, чтобы лечь спать.

К 11 часам вечера в баре едва ли оставалась хоть одна душа. Бармен дремал на своей табуретке, запоздалый летчик все еще потягивал свое виски, прислонившись спиной к печке. Сквозь тяжелую, окутанную дымом атмосферу с трудом можно было расслышать последнюю программу BBC.

4 часа утра. Луч электрического фонаря ослепляет глаза через веки, и рука трясет ваше плечо.

— Пора вставать, сэр.

Дежурный отметил галочкой в своем списке мое имя и бесшумно вышел в своих резиновых сапогах, чтобы разбудить других летчиков, которые на рассвете должны быть в боевой готовности. Холодно, в голове ощущение пустоты. Мучительно вылезаешь из-под теплого одеяла, надеваешь походное обмундирование, пуловер, летные ботинки, выкуриваешь сигарету, от которой слегка подташнивает. На спине надувной спасательный жилет, закутанный в подшлемник. Спускаешься в ледяную столовую. Замерзшая стенная панель с окном отражает бледный отблеск электрической лампочки. Полуспящий официант столовой приносит зажаренные на гриле сосиски и обжигающий чай, которые проглатываешь, сидя верхом на скамейке. Опоздавшие несутся вниз по лестнице, колотят в двери, кладут сосиску между двух кусков хлеба и маргарина, ругаются из-за горячего чая и мчатся, чтобы присоединиться к своим товарищам у выхода. Грузовик уже там, летчики сидят внутри и курят.

Будучи командиром авиазвена, я имел право пользоваться джипом, и человек из транспортного отделения сделал один круг для меня. Сопровождаемый двумя ведущими летчиками моего

звена, я повел джип, не отрывая глаз от габаритных задних огней грузовика впереди меня, мои руки все еще коченели от холода. Дорога была покрыта льдом, и, так как после того шоу 1 января фары были запрещены, мне было трудно следовать за ним.

На аэродроме дул ледяной ветер, поднимая снег в сырые облака, пронизывал до мозга костей.

В казарме рассредоточения хронометражист разжег печь, и на примусе начинал закипать чайник. Мой самолет «JJ-B» был настолько близко к казарме, что, казалось, концы его крыльев ударяли о ее стены. Ветер все же проникал, несмотря на висящие на стенах ковры.

Это было похоже на присутствие на встрече лунатиков. Мои летчики выполняли две, часто три очень опасные операции в день, а иногда в течение десяти часов находились в состоянии боевой готовности. Они ложились спать истощенными и вставали все еще уставшими. Окоченевшие от холода, с полусонными глазами, они вытаскивали свои парашюты, проверяли шлемы и забирались на скользкие крылья, чтобы подготовить свои самолеты.

Механики также вели собачью жизнь. При та-ком холоде приходилось менять ночную команду каждые двадцать минут, чтобы завести двигатель и согреть до 110°. Была бы катастрофа, если бы масло в двигателях замерзло, так как подводы замерзшего масла невозможно очистить. Поэтому двигатели необходимо было разогревать день и ночь.

4.45. Хронометражист прибежал к контрольной группе и доложил, что шесть «талботов» готовы к вылету и будут называться отделением Блю. Затем он зачитал имена летчиков с их позывными сигналами, их местонахождение и занимаемый ранг в звене. После чего передал мне телефон. На другом конце был Лэпсли.

— Алло, Пьер; этим утром вы встали рано! Погода довольно мерзкая, но начальник ПВО района не хочет ослаблять состояние боевой готовности, так как один или два реактивных самолета могут вполне попытаться проскользнуть, чтобы сфотографировать наши границы под этим проклятым облачным покровом. Понятно? Всего хорошего; будьте настороже на всякий случай.

Я положил телефонную трубку и дрожа вышел на улицу, чтобы оглядеться вокруг и убедиться, что все в порядке. Рассвет только пробивался. Контролирующие полеты грузовики подходили к ночной освещенной взлетно-посадочной полосе.

С этими низкими облаками, непрерывно сеющим мокрым снегом мало шансов для полетов. Брр… Я пропустил рюмочку. В бараке полная тишина. Усевшись в креслах, все летчики спали. Я воспользовался случаем и просмотрел книгу приказов и распоряжений, радиосообщения и отчеты о последлих боях, прикрепленные на двери.

Хронометражист вновь бесшумно наполнил печь. Сырые дрова испускали зловонный желтый дым. Я встал и пошел спать.

Меня разбудило шумное прибытие остальных летчиков во главе с командиром эскадрильи Фейрбенксом. Взглянул на часы — уже 8.15.

Фейрбенкс, американец, который присоединился к нам в 1941 году, был высоким, светловолосым, исключительно приятным парнем с тонкими, словно у девушки, чертами лица, задумчивыми голубыми глазами. Я встал и представился. Он искренне и твердо пожал мне руку. Он был летчиком-асом, чью грудь украшала DFC и орденская планка. Он сбил 14 немецких самолетов, из них 12 в прошлом месяце, включая два реактивных «Мессершмита-262».

Он угостил меня сигаретой, мы выпили чашку чая. Я сообщил ему последние сведения и вручил отчет метеорологической службы, который не требовал комментариев. Мы сели и долго разговаривали. Как обычно, обнаружили массу общих друзей.

Тактические приемы Фейрбенкса были очень интересными и требовали большой выдержки. Как жаль, что здесь не было Жака! Это было бы прямо по его части. Вообще-то говоря, это была особая техника Фейрбенкса.

Наиболее часто посещаемый немецкий аэродром был в Рейне, где базировалось огромное число истребителей. Дорога от Фолькеля до Рейна занимала восемьдесят минут благодаря колоссальной скорости «темпеста». Поэтому Фейрбенкс привык летать туда раз в день около 5 часов вечера с отделением их четырех самолетов, а иногда только из двух. Когда он оказывался

по соседству с Рейном, держался прямо под основанием облака — в это время года на высоте 3000 футов, — и на облет аэродрома уходило четверть часа. Время от времени, несмотря на угрозу обстрела зенитной артиллерии, которая была особенно многочисленной и осторожной именно там, он пикировал до уровня земли, садился на взлетно-посадочную полосу на несколько секунд, затем быстро поднимался назад к облакам. Эти несколько секунд он использовал для осмотра вражеского аэродрома в круговом полете. Ему почти всегда удавалось установить контакт со звеном «мессершмитов» или «фокке-вульфов», которых он немедленно сломя голову атаковал, используя фактор неожиданности. Обычно он сбивал один самолет и уходил под облачный покров. Чтобы быть объективным, необходимо сказать, что эта тактика помогала ему набрать значительный личный счет. Но он часто терял своих вторых пилотов.

— Если погода немного прояснится, этим вечером сделаю рейс к Рейну. Если тебе хочется посмотреть, как я действую, все, что тебе придется делать, это отправиться с моим отделением в качестве резерва, и ты все поймешь. Я должен снова набить руку; после семидневного отсутствия немного теряешь навык.

«Темпест» против «фокке-вульфа»

В тот день небо было очень опасным. Мы безуспешно искали составы в районе Бремена. Фейрбенкс возглавлял отделение из шести «темпестов» — я был вторым номером, Моссингс — третьим, Инглис — четвертым, Спеис — пятым и Дэнни — шестым. До начала нашего построения я сказал, что отделение неровное: три молодых неопытных летчика — это слишком много. Мы все же атаковали поезд на сортировочной станции. Нас встретила многочисленная и точная артиллерия. Спенс был поражен в левое крыло, у него было лишь время выбросить свой пылающий дополнительный бак. Фейрбенкс пикировал довольно круто, и мне было сложно следовать за ним; 40-дюймовые снаряды, которые я рассеивал по всему движению локомотива, не могли его полностью разбить. Я снова стремительно поднялся в облака, повсюду выпуская трассирующие снаряды; было очевидно, что мои нервы больше не могли выносить зенитную артиллерию. Фейрбенкс затем повел нас зигзагом в течение десяти минут до Оснабрюка. Оставив надежду найти еще один поезд, он взял курс 260° и провел нас снова над Руром. Дневной большой рейд выполняли 200 «Ланкастеров». Существовала большая вероятность встретить в том районе несколько «Мессершмитов-109».

Небо было все еще довольно плохим. Образовался тонкий полупрозрачный слой облаков размером 10/10 на высоте 10 000 футов и ниже смесь маленьких кучевых облаков, между которыми мы прокладывали наш путь. В таком месте вы не видите ничего, но вас видят все. Руководство вызывало нас:

— Алло, Талбот ведущий! Канари, пожалуйста!

— Алло, Кенвей, Талбот ведущий отвечает, Канари появится через десять секунд.

«Канари» было кодовым названием специального секретного аппарата, которым были снабжены «темпесты». Он посылал определенный радиолокационный сигнал, который обладал свойством увеличивать радиолокационное эхо, в связи с чем изменялся цвет в катодных трубках, что позволяло начальнику ПВО района со значительно большей точностью, чем по приборам, отличить конкретное войсковое соединение от

нескольких других на переполненном экране.

— Алло, Тал бот ведущий, Кенвей на связи. Вокруг немцы, возвращающиеся с Рура. Пока не могу дать ничего определенного!

Я отпустил защелку предохранителя и проверил мои отражающие прицелы. Дьявол! Лампочка перегорела. Я лихорадочно снял перчатки, нащупал маленький реечный бомбодержатель, где были прикреплены запасные лампочки, и открутил основание прицела.

— Будь настороже, так как немцы спускаются в три часа!

Я тихо выругался и посмотрел вверх, пора позаботиться о 30 «фокке-вульфах», выполняющих полубочку перед пикированием менее чем в 6000 футов надо мной и пикирующих на нас. Инстинктивно я бросил возиться с прицелами и повернул, чтобы атаковать вместе с другими пятью самолетами. Основание моего прицела, болтающееся на конце электрического провода, зацепило мне лицо, перчатки упали под сиденье, и 30-миллиметровый снаряд ударил мне в правое крыло, изрешетив мой фюзеляж. Плохое начало!

«Длинноносый» «фокке-вульф» практически коснулся меня и прошел подо мной, выполнив полубочку.

Все, казалось, произошло довольно нелепо.

— Прощайте, парни, я сбил его.

Это был несчастный голос Спенса — его «темнеет» вошел в штопор, чихая маслом и пламенем. Бедняга Спенс, он так гордился своим новорожденным младенцем.

Сейчас дела действительно начали скверно пахнуть. «Фокке-вульфы» ловко разделились на группы по 5 или 6, пристроились к каждому из нас. Без орудийного прицела я вслепую и безуспешно стрелял во фрица, который на какое-то мгновение возник передо мной. Я был обезоружен и уже не мог принимать участия в шоу. Предупредил Фейрбенкса, он не ответил, и я решил двигаться сам. Мой двигатель начинал тревожно накаляться.

Передо мной столкнулись два «фокке-вульфа», и их

спутавшиеся останки медленно падали, разбрасывая множество пылающих фрагментов. Раскрылся парашют и тут же исчез в облаке.

Преследуемый четырьмя немцами, я выполнил вертикальный подъем и ждал с поднятым кверху носом, чтобы остыли рычаги управления. Тревожный момент… нет сброса скорости… мой «темнеет» начал вибрировать. Я с силой дал ногой по панели руля управления, небо перевернулось — полубочка — я оказался вверх ногами. Потянул рычаг управления к себе — какое огромное напряжение! Безусловно, я плохо управлял своим «темпестом».

Один из «фокке-вульфов» без труда разгадал мой маневр, и его снаряды свистели рядом с моим капотом. Сейчас я пикировал вертикально. С моими семью тоннами я быстро набрал на индикаторе 500 миль в час и оставил «фокке-вульф» далеко позади. Я должен быстро выровняться, так как мое поврежденное крыло вибрировало и его наружная обивка, поврежденная шрапнелью, опасно порвалась.

Пересек Рейн на высоте менее чем 150 футов, под аккомпанемент взбешенной артиллерии. Кроме того, я плохо выбрал место для посадки и оказался на левом берегу на уровне земли в окружении Веселя. Как же била артиллерия! Участвовали даже пулеметы. Сейчас я понимал, почему все делали обход через Гош. В тумане я не узнал Фолькель и оказался одному Богу известно где — над голладской сельской местностью. Все ветряные мельницы, все каналы и все города были похожи — карта не помогла. Я попросил Дезмонда сориентировать меня, и он направил меня прямо на базу.

Сел очень плохо, так как мои закрылки опустились только наполовину, и я боялся, что они могут выйти из строя в середине моего подхода к земле.

Инглис и Дэнни только что сели, Моссиигс совершал круговой облет. Фейрбенкса и Спенса сбили. Инглис и Моссингс каждый повредили по немцу, а на счету у Дэнни было три. Из-за силы стычки результаты невозможно было проверить.

Той ночью беспорядок был довольно удручающим.

Трагическое приземление

Сквозь грязное оконное стекло я наблюдал за отделением эскадрильи Еллоу-274, возвращающимся из вооруженной разведки. Лишь три самолета в круговом полете из четырех… и даже один из трех, казалось, был серьезно поврежден зенитной артиллерией.

Дезмонд позвонил мне по телефону и попросил сразу же прийти на контрольно-диспетчерский пункт. Как только я прыгнул в джип, два первых «темпеста» приземлились в боевом порядке. Я увидел красный свет лампочек Верей из контрольного пункта аэродрома. Дезмонд находился на балконе контрольно-диспетчерского пункта с микрофоном в руке. Забыв о ступенях, я быстро оказался возле него, вскарабкавшись по наружной лестнице.

— Это Алекс, — сказал он, протянув мне свой полевой бинокль. — Дайте ему совет.

Бедняга Алекс, должно быть, получил 37-миллиметровый снаряд, и одна из ног его шасси жалко висела, колесо было наполовину оторвано. Эту ногу необходимо было поднять во что бы то ни стало; в таком состоянии ему никогда не удастся сесть на «брюхо».

— Алло, Алекс! Пьер на связи, попытайся поднять левую ногу!

Ответа не последовало. Я повторил снова, заставляя себя говорить медленно и отчетливо. Наконец, спустя несколько секунд голос Алекса зазвучал в громкоговорителе неуверенно и спазматически:

— Извини, я не могу.

— Попробуй снова, — настаивал я. Рев его двигателя с открытым дросселем, пропеллер на малой скорости привлекали внимание каждого. Я видел людей, забирающихся на крыши домов и толпящихся у дверей и окон. Прибыли Хибберт и Брукер, тревожно следя за фигурами самолета, — он пикировал, поднимался вверх, покачивая своими крыльями, пытаясь освободить чертово колесо. Наконец после пикирования объект отделился от самолета, но была все еще гидравлическая нога.

— Алекс, попробуй углеродную бутылку!

Это был его последний шанс. В бинокль я видел, что нога начала медленно, рывками двигаться в углубление крыла.

— Алло, Пьер, я использовал свой углерод, а нога все еще заблокирована.

Его голос дрожал. Бедняга! Как хорошо я понимал его панику! Он был совершенно один там, борясь со всеми этими сложными механизмами, которые сейчас превратились для него в смертельную ловушку. Я почти видел его, залитого потом, задыхающегося, отчаянно бьющего по рычагу шасси, все еще давящего на рычаг углеродной бутылки, хотя она была пуста.

Появилась «скорая помощь» и подъехала к дальнему краю взлетно-посадочной полосы, ее двигатель продолжал работать вхолостую. Затем появился пожарный механик; команда в асбестовых костюмах была похожа на глубоководных ныряльщиков. Подъехал джип «Скорой помощи». Алекс снова связался со мной.

— О'кей, Алекс, заходи на посадку на «брюхе». Отключай радио.

— Боже! Клостерман, скажи ему: пусть выбрасывается с парашютом! — закричал Брукер.

Слишком поздно, он отключил радио.

«Темпест» начал свое приземление. Я стремительно слетел с перил и прыгнул в джип. Пожарный механик взял зацепление и двинулся вперед. Люди устремились вдоль пути по периметру. «Темпест» потерял высоту и быстро приближался. Сверкающий диск винта неожиданно развалился, когда Алекс отключился. Он превосходно выровнялся. Хвост и закрылки внизу, он приблизился к кирпичной взлетно-посадочной полосе.

Я ступил на акселератор, преследуемый звонком пожарного механика и сиреной «скорой помощи».

«Темпест» почти коснулся земли — прозрачный капот отлетел в воздух. Сейчас! Ужасный скрежещущий звук, винт покоробился, и 8 тонн упали на скорости 200 миль в час. С

ударом, подобным грому, самолет на наших глазах подпрыгнул при посадке на добрых 30 футов в воздух, перевернулся и шлепнулся на спину с задранным кверху хвостом, в стене огня. Кирпичи полетели в воздух. Оглушающий взрыв, ослепляющий свет и тут же ужасные 20-ярдовые языки пламени, смешанные со скрученными спиралями черного дыма с яркими вспышками.

Я нажал на тормоза в 50 ярдах от топки и выпрыгнул, а пожарная машина буквально набросилась на пламя, сплевывая углеродную пену через свои 6 форсунок с высоким напряжением. Выпрыгнула пожарная бригада, вооруженная топорами, за которой следовали санитары.

На расстоянии 30 ярдов воздух был таким горячим, что обжигал горло, словно спирт. Когда огонь добрался до боеприпасов, из пламени начали брызгать искры. Воздух заполнили сухой треск взрывов и свист фрагментов самолета.

Один из пожарников, пытаясь продвинуться в ад, упал. Его подхватили сзади, словно черное, закопченное бревно. Он выбрался из своего асбестового костюма, забрызганного жидким алюминием, зашатался и упал лицом вниз, его рвало. Пламя гудело, дым жег глаза. Пожарные продолжали поливать галлонами молочной жидкости, которая брызгала, превращалась в водяной пар или текла по кирпичам.

Жар становился все меньше, и сквозь языки пламени начал показываться разбитый вдребезги каркас «темпеста» — выпотрошенный двигатель показывал свои медные внутренности, забрызганные землей, скелет хвоста самолета, разбитый на осколки фюзеляж, крылья, разорванные взрывом пулеметных лент.

Огонь сейчас был почти побежден. Под кипящей пеной можно было видеть неопределенный перемещающийся красный накал. Идя по колено в пене, мы ринулись вперед. В горло пошла ужасная вонь горящей резины, нас стало рвать. Посыпалась мелкая белая пыль порошкообразного алюминия. Затем звуки топоров, врезавшихся в остатки кабины.

— Легче, парни, легче!

Руки в перчатках оторвали спутанные фрагменты, выбросили куски раскаленного добела металла, который упал с шипением на

траву, а затем… я не знаю, что заставило меня подойти ближе.

Они осторожно высвободили красно-черную массу, на которой все еще держались кусочки обугленной одежды. Привязные ремни и ремни парашюта сгорели, а под кровоточащей коркой можно было представить раскаленные добела металлические пряжки, которые прогрызли себе путь к костям.

Я почувствовал, как пот застыл у меня на спине. Ноги не держали меня, я сел в жидкую грязь пены и золы, согнулся пополам, и у меня началась безудержная рвота.

На следующий день такая же трагедия случилась с другим летчиком, который также пытался сесть на своем «темнеете» на «брюхо».

25 февраля 1945 года. Еще один отвратительный день. Снег, ветер. Видимость нулевая: полет был невозможен. Тем не менее Центр управления утвердил немедленную готовность двух отделений «темпестов» — одну из 486-й и вторую из 56-й эскадрильи, вместе с отделением «Спитфайров-XIV» из 41-й эскадрильи. Эти три отделения были назначены к полетам по очереди с рассвета.

Около 15.00 погода немного прояснилась и 6 «спитфайров» быстро взлетели. При таком ужасном холоде им было нелегко завести свои двигатели, и мы смотрели на них через окна, делая язвительные замечания. Наконец одна пара взлетела, за которой через три минуты последовали остальные. Спустя четверть часа последние четыре вернулись и сели, не сумев объединиться в облаках. Но они сказали нам, что первые два прыгнули на немецкий реактивный самолет.

Мы услышали остаток этой истории тем же вечером в баре: летчики 41-й были определенно довольны собой и не позволили никому забыть об этом. Старший лейтенант авиации Джонни Рейд, DFC, вскоре после того, как он быстро взлетел, заметил — поскольку он патрулировал мост Ниджмеген на высоте 10 000 футов — один из самых последних и редких самолетов люфтваффе — «Арадо-234», прокравшийся к нашим границам на уровне земли. Спикировав прямо вниз, рискуя оторвать крылья, Джонни сблизился с ублюдком на повороте и, стреляя по нему в упор, осторожно посадил его в пламени менее чем в 100 ярдах от

штаба Бродхёрста в Айндховене.

Нам сказали, что АОС был очень доволен, так как группа американских журналистов была свидетелем операции, и это был первый «Арадо-234», без сомнения пораженный.

После этого события летчики 41-й вновь возобновили добрый старый спор о «спитфайре» и «тем-песте» и преследовали нас насмешками. «Вы, «темпесты», — говорили они, — лихачи, думаете, что вы кошачьи усы, а вы семитонные развалюхи, вашим четырем пушкам никогда бы не удалось подцепить ни одного из них. Вы напрасно надоедаете нам выдумками о ваших возможных пикированиях и невероятной крейсерской скорости!»

Мы, естественно, отвечали колкостью на колкость, что этот немец, должно быть, очень хотел совершить самоубийство. Кроме того, мы видели самолет Рейда после приземления; крылья его бедного «спита» покоробились гармошкой, с поверхности сошла вся краска, заклепки треснули, а фюзеляж был скручен. Как раз для свалки! И мы прекратили спор заключительным аргументом, который уже надоел летчикам «спитфайров», что наша посадочная скорость выше, чем их крейсерская.

Так как я сам был бывшим летчиком «спита», Фрэнк Вулли пытался привлечь меня в качестве судьи. В течение десяти минут я разглагольствовал, давал неубедительные объяснения, приводил математические формулы, и все были удовлетворены. Совместная выпивка все сгладила; мы пили за летающих мошек, а они за летающие автобусы, и мы все пошли спать в превосходном настроении.

«Темпесты» против «мессершмитов»

Расследуя последние события, особенно когда был сбит самолет Фейрбенкса, оперативный отдел и Центр управления решили, что лишь боевое формирование, как минимум, из восьми самолетов может вести операции далеко на вражеской территории. Кроме того, два боевых формирования должны одновременно выполнять скольжение, следуя параллельными курсами и менее чем в 60 милях один от другого, так, чтобы они смогли помочь друг другу.

Ведя «талбот», я выполнял скольжение с восемью «темпестами» из 274-й районе Ганновера. Где-то недалеко от нас выполняла операцию 486-я. В 15.05, после осмотра аэродромов в Ганновере и Лангенхагене, я взял курс 320° на Вунсдорф, откуда обычно вели операцию две эскадрильи «мессер-шмитов». По радио я предупредил Макки, который вел 486-ю:

— Алло, Рейлроуд, переключись с Х — Харри на Б — Бейкер.

Вунсдорф с двумя огромными взлетно-посадочными полосами в форме креста Святого Эндрю, казался пустынным, хотя поле было в довольно хорошей форме. Оставив озеро Стайнхудер слева от меня, я направился к Бремену.

15.15. Мы были в поле зрения Хойи, базы ночных истребителей. На повороте 360° я решил взглянуть вокруг и перегруппировать свои «темпесты», которые были рассеяны в небе на расстоянии 3 миль.

— Давай, Талбот, кончай волынить, присоединяйся!

Во время поворота я автоматически пересчитал свои самолеты. Дьявол! Там был восьмой? Я покачал своим «темпестом», чтобы посмотреть слепое пятно, образованное хвостом моего самолета.

— Талбот, бросай левый борт!

У меня было время лишь на то, чтобы крикнуть это в микрофон. В 3000 футов надо мной показались «109-е» с Вунсдорфа, безукоризненно построенные, от 40 до 50

«мессершмитов».

— Поднимайся и уходи в сторону. Не дай скорости упасть.

Они увидели нас. Мгновение колебания — и они тут же оказались над нами, покачивая своими крыльями. Они разделились на две группы, одна повернула налево, другая — направо.

— Алло, Рейлроуд, лучше помоги нам. Было бы безопасней получить помощь от 486-й!

Все выглядело так, как если бы меня собирались схватить, зажать между двумя группами немцев. Лучше попытаться вернуться в Ганновер и не рисковать.

Чего ждали немцы? Они, казалось, беспокоились, заподозрив что-то. Теперь там были Блю-4 и Блю-3, летевшие в полмиле позади меня.

— Блю-3 и -4, ради бога, присоединяйтесь!

Мне бы лучше попытаться и установить контакт, не вступая в бой, пока не появится Макки. Я слышал, Кенвей связался с ним по радару.

— Блю-3 и -4, присоединяйтесь!

Эти два идиота собирались все испортить! Там около 15 «109-х» вышли из общего формирования из левой группы и пикировали на них. Блю-3, должно быть, свихнулся, он, казалось, просто не видел, что те идут.

— Талбот Блю-3, отрывайся!

О черт! Мне придется атаковать.

— Талбот, разбивай левый борт. Атакуй!

Я сократил свой поворот с открытым дросселем и помчался помогать двум тюфякам. Первый «109-й» открыл огонь по проходившему мимо Блю-3. С одним крылом, оторванным 30-миллиметровым снарядом, «темпест» вошел в штопор.

Я повернул и пошел на «мессершмита», который также повернул и пошел на меня. Он скользил на крыле, и я увидел, что его огромный кок воздушного винта образовал спираль ударных подразделений немецких ВВС. Я вел огонь из моих четырех орудий одновременно — один снаряд у его левого крыла… еще два на обтекателе… взрыв… «109-й» прошел подо мной в 60 футах, оставив хвост густого черного дыма, и исчез. С пальцем на кнопке пуска я прошел прямо сквозь густой рой пикировавших «109-х». Боясь столкнуться, я не предпринимал никакого маневра.

Я все призывал моих летчиков держать скорость выше 300 миль в час, так как «109-е» поворачивали лучше нас на низкой скорости, и нам приходилось следить за 30-миллиметровыми орудиями у них на винте — это не дало бы второго шанса. Самая лучшая техника — выполнить спиральное пикирование, набрать скорость 450 миль в час, выполнить прямое вертикальное пикирование, а затем повторить все снова. С другой стороны, «109-е», зная, что мы пикируем быстрее их, попытаются загнать нас на высоту 16 000 футов, где наши «темпесты» становятся неповоротливыми, а двигатели инерционными.

Я сделал неверный шаг и позволил четырем агрессивным «109-м» загнать себя в угол, откуда они не позволили бы мне уйти. Я обогнал их внизу, но когда выпрямился, они нагнали меня и один за другим открыли огонь. Эта канитель с набиранием и снижением высоты могла плохо кончиться.

Это было самым неприятным. Справа от обтекателя видишь их винты, белые следы у концов их крыльев, большой воздухозаборник к компрессорам наддува — затем вдруг вспыхивает стаккато стреляющих 20-миллиметровых орудий, в центре более спокойных, производящих огонь налетом по три 30-миллиметровых снаряда, которые направляются к вам самым сверхъестественным способом. Мой двигатель, как обычно, перегревается.

Сержант Кэмпбелл шел как привязанный к хвосту моего самолета и точно повторял все мои отчаянные маневры. Его жизнь зависела от этого. Тем не менее его задели, и на повороте я заметил, что у него по фюзеляжу текло масло. По радио я крикнул ему продолжать поворот нормально, пока я зайду за него, чтобы прикрыть.

С усилием потянув ручку управления на себя, я выполнил

бочку с рывком, и он пошел вперед. Благодая этому я оказался бок о бок со «109-м», немного ниже его, на расстоянии менее 10 ярдов. Солнце, отражаемое капотом, мешало видеть лицо летчика. Это была одна из самых последних машин — «Мессершмит-109К» с новым деревянным рулем направления. Он открыл огонь и попытался выполнить бочку через меня. Прошел над моей кабиной медленно на спине, и, глядя вверх, я мог видеть его черные, с желтым контуром кресты. Пытаясь проскользнуть к нему в тыл, я вдруг дросселировал назад, но он был хитрым малым, и до того, как я успел шевельнуться, он резко повернул и улетел, стреляя из своего 30-миллиметрового орудия.

Один из его снарядов рикошетировал в мой обтекатель, взорвался и изрешетил крыло шрапнелью. В тот самый момент произошли два взрыва на крыле его «109-го», и он, в свою очередь удивленный, убежал и пошел в штопор. Это Кэмпбелл подстрелил его и спас меня. Как раз вовремя!

Десяток «109-х» вышли из потасовки и кружили над нами в облаках, ожидая легкой добычи.

«Темпест» загорелся, и летчик Александр оказался в беде. Другой вышел из воздушного боя и начал бесцельно поворачивать на 180° — это был тот адский Блю-4, как обычно, вечно сонный. Следуя за Кэмпбеллом, чей двигатель серьезно пострадал, я двинулся к нему на полной скорости, по пути выпуская на «мессершмит» шквал огня. Лишь благодаря счастливой случайности я попал в него, и он поспешно ушел, фонтанируя гликолем через выхлопные трубы.

Мы были в полумиле от Блю-4, когда шесть «109-х» пикировали на него, по 3 с каждой стороны. Чудом он увидел их приближение, но в панике вместо подъема пикировал. Эти «109-е», набрав необходимую скорость, легко нагнали его. — Блю-4, поворачивай на правый борт! Я кричал ему, чтобы он прошел подо мной и «109-е» оказались бы в пределах досягаемости моих орудий. «Темпест», преследуемый тремя «109-ми», прошел ниже и чуть впереди меня на расстоянии 50 ярдов. Один из немцев открыл огонь. С силой дав ногой по панели руля направления, я умчался и открыл огонь под углом 45°. Сосредоточившись на своей цели, он не видел моего приближения.

Я осторожно скорректировал свою цель: в поле зрения четыре кольца — осторожный взгляд назад; Кэмпбелл честно прикрывал

меня. Снаряды из моих четырех орудий рассекли воздух; вспышка под «брюхом» «мессершмита», сноп искр, толчок, и он разлетелся на кусочки, его крылья оторвались, двигатель пылал. Все, что осталось в небе, это большое облако черного дыма и в преисподней горящие фрагменты, обрамляющие медленно падающий парашют.

— Алло, Талбот Ред ведущий, Ред-2 вызывает. Иду домой; давление масла.

Это был Кэмпбелл. Его непорядок с давлением масла не был неожиданным. Надо идти домой.

— Самолет Талбота, восстанови формирование!

Как раз в тот момент 8 самолетов выскочили из-за облаков — воздушный налет. Но это были «темпесты» Рейлроуда. Они немедленно направились к «мессершмитам», рассеянным в небе. Немцы не вступили с ними в бой и парами направились к облакам широкими восходящими спиралями.

— Талбот, встреча над базой, набор высоты 10. По пути я пикировал вниз, чтобы взглянуть на горящий на земле самолет: это был «темпест», который перевернулся, пытаясь сесть на «брюхо» на поле с молодой пшеницей. Я прошел снова, чтобы посмотреть на регистрационные буквы. Боже, это был один из моих — «JJ-Y-G», — который был Блю-1. Никаких признаков летчика.

Я послал Ред-4 сопровождать Кэмпбелла и кратчайшим путем, по курсу 265°, доставить его в Фолькель. Затем вернулся через Оснабрюк, чтобы прикрывать их на расстоянии моими двумя оставшимися самолетами, вместе с Рейлроудом, который вскоре присоединился к нам.

Когда я прибыл в Фолькель, Ред-4 сказал мне, что двигатель Кэмпбелла вышел из строя в трех милях от Рейна, который ему удалось пересечь только в скольжении. Он, несомненно, правильно выполнил приземление на «брюхо» на поле. В самом деле, после обеда появился на джипе Кэмпбелл с несколькими артиллеристами. Он широко ухмылялся, несмотря на перевязанную голову, синяк под глазом и два шва на губе.

«Крысоловка»

«Мессершмиты-262» определенно причиняли нам неудобство. Эти чертовы реактивные самолеты появлялись на нашем фронте в постоянно увеличивающемся количестве. Каждый день на рассвете и в сумерки они по одному появлялись на уровне земли, чтобы сфотографировать наше расположение. Время от времени, лишь для разнообразия, появлялись патрули из б или даже 12, обстреливали пулеметным огнем или бомбардировали наши границы.

Для авиадиспетчеров Кенвея они были трудной задачей.

Радар не мог точно определить их, так как посты передвигались по горизонту на 360° слишком медленно, чтобы фиксировать эхо ударов «Мессершмитов-262», идущих со скоростью почти 600 миль в час на уровне верхушек деревьев.

Армейская группа не понимала этих технических тонкостей и требовала немедленных мер по прекращению этой вооруженной разведки. Бедняга командир авиационного звена Лэпсли ломал себе голову, пытаясь найти средства перехватить 262-ю с «темпестами», способными летать лишь 490 миль в час. Наконец он и Брукер разработали «крысиный код» (позже названный летчиками «кодом ублюдка»).

Суть операции была в следующем. Две пары «темпестов» постоянно находились в состоянии боевой готовности, то есть самолеты стояли на взлетно-посадочной полосе, практически готовые взлететь по тревоге, летчики в своих кабинах уже были пристегнуты ремнями, палец находился на стартере, двигатели были разогреты, радио включено.

Как только «262-й» пересек Рейн и направился к нашим границам, Лэпсли послал контрольному посту летчиков предупреждение следующего содержания:

— Алло, Талбот ведущий, карабкайся, крыса, карабкайся, крыса!

Двигатели немедленно завели, загорелись три красных света Верей, чтобы осветить круг и дать «крысоловам» преимущество.

Добыча была очень быстрой, поэтому схватить ее было нелегко; два «темпеста» немедленно направились к Рейну/ Хопстену на базу реактивных истребителей. Точно восемь минут с начала сигнала тревоги «темпесты» будут патрулировать подходы к Рейну на высоте 10 000 футов, пытаясь схватить «Мессершмит-262», возвращающийся из своего рейса, которому перед посадкой придется снизить скорость, чтобы выпустить свое шасси и закрылки.

За одну неделю таким образом мы доставили 8 «крыс». Мне не повезло, и я упустил двух, которые проскользнули у меня между пальцев. Второй явился полным триумфом для ребят зенитной артиллерии в Фолькеле. «Крысиная схватка» только что закончилась. Я взлетал, сопровождаемый вторым номером, когда «262-й» с шумом промчался над полем почти в сотне ярдов позади меня. По чистой случайности и Божьему провидению два «бофора» постов SE-4 и -5 указывали правильное направление, и группы заняли необходимые позиции. Каждое орудие стреляло из одной обоймы с вероятностью миллион к одному, и «Мессершмит-262» остановился и распался в воздухе.

Немцы скоро нашли выход из «крысоловки». «Мессершмитам» было приказано возвращаться домой на полной скорости на уровне земли, что очень затрудняло их обнаружение, из-за их маскировки, и не замедлять скорости, пока не достигнут полосы зенитной артиллерии. Оказавшись там, они могли благоприятно и в полной безопасности садиться.

На границе между главными восточными и западными взлетно-посадочными полосами на Рейне на расстоянии 5 миль располагались в двойную линию 160 учетверенных 20-миллиметровых зенитных установок. Они образовывали непроницаемый стальной занавес, под которым фрицы могли проскользнуть и спокойно приземлиться.

За одну неделю мы потеряли три «темпеста», которые пытались атаковать немецкие самолеты в этой полосе зенитной артиллерии. Не было никакого смысла упорствовать. Были отданы четкие приказы, запрещающие любую атаку «Мессершмитов-262» в радиусе б миль от Рейна. Это значительно уменьшило наши шансы сбить какой-нибудь самолет.

7 марта 3-й корпус 1-й американской армии достиг Рейна в Ремагене и благодаря необычному стечению обстоятельств

обнаружил неповрежденным мост в Людендорфе. 9-я бронетанковая дивизия захватила его в два счета, и генерал Бредли начал использовать его как плацдарм. За пару дней эта территория на правом берегу Рейна стала такой угрозой для немцев, что они предприняли отчаянные попытки снести мост. Были брошены силы люфтваффе, и американские истребители, которые не имели подходящих баз на доступном расстоянии, скоро были измотаны. Позвали на помощь ВВС Великобритании, и, так как «темпесты» были единственным самолетом, пригодным для прикрытия Ремагена, пока велись боевые действия из Голландии, эта задача пала на нашу долю.

Я возглавлял первые из этих защитных миссий. Наши 8 «темпестов» пролетели над Рейном через Кельн и достигли Ремагена, где нас встретила опасная американская зенитная артиллерия. Янки были в таком нервном состоянии, что даже после того, как мы подали обычные опознавательные сигналы, они продолжали иногда выпускать на пас огонь из «бофоров». К третьему залпу, который задел меня в то время, как я собирал шрапнель в крыле, я почувствовал, что не очень хочу продолжать обеспечивать этим джентльменам учебную стрельбу. Я находился в таком состоянии, что мне хотелось сделать поворот на 180° и отправиться домой. Но… о ужас!.. Мы оказались лицом к лицу с полной армадой из 7 или 8 «Арадо-234», прикрываемых тремя десятками «мессершмитов», пикирующих вниз на тот несчастный мост.

С открытым дросселем я спустился вниз и летел позади их. В тот момент, когда я открывал огонь по «Арадо-234», находящийся на расстоянии тысячи ярдов, четыре десятка «длинноносых» «Та-152» появились из-за облаков у меня слева. К дьяволу «арадо»! По радио я приказал формированию лететь прямо. Скорость стремительно нарастала — 420, 450, 475 миль в час. Я устремился вниз под углом 50°; 7 тонн моего самолета, которые тянули 3000 лошадиных сил, получили ужасное ускорение. «Арадо» аккуратно выровнялся, заметно пошел по траектории, которая привела его на уровень Рейна на несколько ярдов ниже моста. Я был позади в 800 ярдах, но не смел вести огонь. Я почувствовал, что на этой скорости стрельба из моих орудий, несомненно, повредит мои крылья. Находясь все еще позади немца, я произвел заградительный огонь из 40-миллиметровых орудий и тяжелых «MG». Вполне отчетливо увидел, как «арадо» сбросил две бомбы. Одна из них рикошетировала в мост, а другая ударила по дороге, ведущей к мосту. Я прошел слева от моста в

40 ярдах, прямо после его взрыва. Мой самолет уносило, словно клок сена, и он терял равновесие. Я инстинктивно закрыл дроссель и потянул ручку управления на себя. Мой «темпест» выскочил, словно пуля, на высоту 10 000 футов, и я оказался вверх ногами прямо в облаках, обливаясь от испуга потом. Сильнейшая вибрация — мой двигатель перестал работать, — и поток грязи, масла и скобяных изделий ударил мне в лицо. Я шлепнулся, словно свинцовый груз, а затем мой самолет вошел в штопор. Штопор на «темпесте» — самая опасная вещь. После одного-двух поворотов беспомощно раскачиваешься, ударяешься о стену кабины, несмотря на привязные ремни.

При полном качании я дернул за механизм размыкания капота, он отломился у меня в руках. Я попытался встать на кресле, чтобы сгруппироваться, но забыл отстегнуть ремни и получил удар по голове ужасной силы. Когда вышел из-за облаков, я был все еще в штопоре — там внизу была земля, менее чем в 3000 футов. Я надавил ручку управления прямо вперед и широко открыл дроссель. Двигатель кашлянул и вдруг снова загорелся, получив резкий толчок. Штопор перешел в спираль; я осторожно проверил рули высоты, которые слушались хорошо, но поля пролетали у меня перед ветровым стеклом. Я выровнялся менее чем в 100 футах от земли.

Близкое приближение. Я поднял свой шлем и почувствовал, что волосы пропитались потом.

Точно и быстро определил свое местонахождение: я был на правом берегу Рейна к северу от американского плацдарма. Взял курс 310° к дому и по радио сообщил своему патрулю место встречи над Кельном на высоте 13 000 футов. Как раз в этот момент меня вызвал Кепвей:

— Алло, Талбот ведущий, Кенвей на связи. Где ты сейчас? Перехожу на прием!

Я быстро ответил:

— Алло, Кенвей, Талбот ведущий отвечает: я нахожусь в 20 милях к северу от Ремагена, вдоль Рейна. Конец связи.

Сегодня Лэпсли персонально контролировал Кенвея, я узнал его протяжное произношение.

— О'кей, Пьер. Осторожно, кружит пара крыс. Конец связи.

Я внимательно следил. У меня было достаточно горючего, и я решил выполнить под облаками спокойный поворот на 360°, чтобы попытаться засечь двух упомянутых «крыс».

Спустя несколько секунд по Рейну начали летать трассирующие снаряды зенитной артиллерии, и я увидел два длинных тонких серых следа, извивающихся прямо над землей.

Это был «262-й». Он превосходно выглядел со своим треугольным фюзеляжем, напоминающим голову акулы, крохотными крыльями в форме стрел, двумя длинными турбинами, серым камуфляжем в зеленых и желтых пятнах. На этот раз мое положение не было уж слишком плохим, я находился между ним и его базой. Еще раз я сломя голову пикировал, чтобы набрать максимально возможную скорость. Он меня еще не видел. Небольшой поворот на элеронах — и я поднялся к нему по касательной. Я делал небольшую корректировку скорости, когда вдруг два длинных пламени хлынули из его реактивного двигателя — он увидел меня и открыл огонь. Я был в 300 ярдах от него. Я выпустил первую очередь огня. Промах. Улучшил коррекцию и снова открыл огонь, хотя он нагонял меня. На этот раз я увидел две вспышки на его фюзеляже, затем одну на крыле. Расстояние сейчас было 500 ярдов. На правой турбине раздался взрыв, который сразу же изверг огромный столб черного дыма. «262-й» резко заскользил на крыле и потерял высоту. Наши скорости сравнялись, составив расстояние между нами около 600 ярдов. У меня на пути был дым, и я снова упустил его. Странные красные шары, плывущие в этом дыму, ослепили меня. Боже! Сдавило две мои пушки с левого борта. Я больше стремился направо, чтобы выравнить скольжение, а мои две другие пушки тоже сдавило. «Мессершмит-262» летел на одном двигателе. Я был в полном бешенстве. Казалось, что в моей пневматической системе была течь — датчик не показывал никакого давления. Я был просто багровый от ярости. Я шел за «262-м» в надежде, что его вторая турбина перегреется.

Спустя мгновение именно мой двигатель начал перегреваться. Со злости я поклялся себе снять скальп с того идиота, который написал с министерство авиации в техническом бюллетене, что «Мессершмит-262» не может лететь только на одной турбине.

Из-за всего этого я напрочь отдалился от моего звена, которое, должно быть, беспокоилось за меня над Кельном. По радио я сообщил Маскаирну ситуацию, и мы вернулись в Фолькель в сумерки.

Я был в ужасном настроении. Ко всему прочему, одна из моих шин взорвалась при посадке. Мне пришлось ждать на ледяном ветру, пока ее заменят, чтобы я смог вырулить на парковку и отправиться на обед.

Разгром поезда

В предрассветной мгле среди длинных дымков над однообразными заснеженными равнинами начал подниматься столб дыма. Затем другой, чуть дальше, вдоль черной линии, извивающейся в безупречной белизне сельской местности.

— Талбот ведущий, поезд, два часа!

В морозном воздухе 4 «темпеста» стремительно спустились до высоты 3000 футов, и их гладкие крылья схватили первые лучи тусклого рассвета. Мы направлялись ко второму поезду, и инстинктивно четыре руки в перчатках, онемевшие от холода, уже толкали стойку рычага, чтобы сделать отличный бросок. Сейчас мы могли различить локомотив и напротив него платформу с зенитной артиллерией и поезд, мучительно волочащийся сзади.

Не сбросив дополнительные баки, мы пошли на мелкое пикирование с открытым дросселем… 350… 380… 420… 450 миль в час. В моем пересохшем горле пульсировала кровь — все еще тот старый страх зенитного огня. Остается одна-две мили. Я начал осуществлять свою цель, находясь впереди локомотива на расстоянии около 20 ярдов.

Сейчас! Напряженный, я наклонился вперед. Лишь 800 ярдов. Первый взрыв трассирующего снаряда — стаккатные вспышки четырехкратной 20-миллиметровой зенитной установки — колеса локомотива, тормозящие всеми сдавленными тормозами. 500 ярдов. Я плавно скользил над заснеженными вспаханными полями. Стаями летали грачи. Мои орудия грохотали — машинист выпрыгнул из своей кабины и покатился в канаву. Мои снаряды взорвались на набережной и пробили черную дыру, которая имела угрожающие размеры в моих прицелах.

Затем дымоход стал извергать горячую струю пламени и шлаков, окутанных паром. Небольшое надавливание на ручку управления, чтобы не задеть телеграфные провода, быстрое пикирование сквозь дым, затем в ветровом стекле, покрытом маслянистой сажей, я еще раз увидел небо. С усилием надавив на ручку управления, устремился в зигзаги. Тлеющие угли, казалось, летали вокруг моего самолета, но я не мог сказать, были ли они от снарядов зенитной артиллерии или рикошетировали от моего

номера второго. В воздухе начали зависать обычные белые клубы дыма.

Взгляд назад. Окутанный сажей локомотив исчез, выбрасывая пар струей. Люди выбирались из дверей и сносили набережную, словно возбужденные муравьи.

Меня догнали Ред-3 и Ред-2, а Ред-4 все еще увертывался от очень плотного зенитного огня, идущего потоком от трех платформ с зенитками. Своему отделению я отдал приказ выполнить широкий восходящий поворот и взять курс на второй поезд. О его прибытии, конечно, предупредили по радио. Он подошел к остановке, из него вертикально поднимался дым. Я покачал крыльями, не способный решиться. Нет смысла атаковать его, так как команды, должно быть, ожидают нас и готовы к действию.

— Алло, Талбот, не вступайте, парни, они осведомлены. Прорывайтесь на правый борт, один, восемь, ноль!

Боже! Ред-4 сошел с ума! — Талбот Ред-4, не атакуй! «Темнеет» все продолжал спускаться вниз, показывая на локомотив.

— Возвращайся. Брось дурить!

Зенитная артиллерия открыла огонь, и я увидел следы дыма, идущие от крыльев Ред-4, — он горел. Затем почти невероятной силы взрыв вдоль фюзеляжа. «Темпест» продолжал лететь. Он медленно летел почти на спине, не заметил одну из зенитных установок и врезался в нее. Я выругался и услышал взрыв. От разбросанных обломков сразу же поднялся неизбежный гриб густого черного дыма, образуемый горящим бензином.

— О'кей, Талбот, идем домой.

По пути мы атаковали еще три поезда.

Еще одна трагедия произошла, когда мы садились. Моему третьему номеру зенитная артиллерия пробила крыло, поэтому он садился первым. В сотне ярдов от аэродрома «анзон», исполнявший длинный плоский подход, вдруг появился под ним. Два летчика не могли видеть друг друга и машинально направились один к другому. Ред-3, очевидно, выключил свое

радио, так как не слышал отчаянный вызов оператора взлетно-посадочной полосы. В последний момент «анзон» резко отклонился от курса, но было слишком поздно. Спутанные останки двух самолетов горели ярким пламенем напротив контрольного трейлера. Семь смертей. «Анзон» вез пятерых новых летчиков для укрепления авиазвена.

Вальтер Новотни

Вальтер Новотни умер. Наш враг, каким он был для нас в нормандском и германском небе, умер после ожогов в госпитале в Оснабрюке. Люфтваффе, чьим героем он был, ненадолго пережило его смерть, которая была, так сказать, поворотной точкой воздушной войны. Тем вечером в столовой его имя часто слетало с наших губ. Мы говорили о нем без ненависти и злобы. Каждый из нас вспоминал о нем с уважением, почти с любовью. Дело в том, что на этой войне имело место чувство профессиональной солидарности, объединявшее летчиков-истребителей воюющих сторон, — странное на первый взгляд чувство, которое было, однако, превыше всех трагедий и предрассудков. Война была ужасной бойней: разрушенные бомбами города, массовая резня в Орадоре, руины в Гамбурге. Мы сами испытывали отвращение, когда наши снаряды взрывали мирные деревенские улицы, кося огнем женщин и детей возле немецких танков, которые мы атаковали. По сравнению с военными действиями на земле, в грязи и крови, в оглушающем грохоте ползающих отвратительных танков, наши схватки в небе с Новотни и его «мессершмитами» были чем-то чистым.

Воздушный бой в небе… Это серебряные мошки танцуют в грациозной арабеске, это прозрачный узор молочных инверсионных следов — самолеты скользят в безграничном небе. Мы, конечно, участвовали и в менее благородных сражениях — например, та бомбежка самолетов в предрассветной мгле зимнего утра, когда пытаешься не думать о пронзительном вопле ужаса, не видеть наших снарядов, уничтожающих леса, разлетающиеся на осколки окна, машинистов, корчащихся в горячих струях пара, несчастные человеческие существа, пойманные в капканы пассажирских вагонов, охваченные паникой от рева наших двигателей и рявканья зенитной артиллерии. Нам приходилось делать нечеловеческую, аморальную работу, так как мы были солдатами, а война есть война. Но мы смогли подняться над всем этим, отдавая честь смелому врагу, который умер, говоря, что Новотии был одним из нас, частью нашего мира, и в нашем чувстве не было идеологий и границ. Это чувство товарищества не имело ничего общего с патриотизмом, демократией, нацизмом или человеколюбием. Тем вечером, когда мы думали о смерти Новотни, мы чувствовали это инстинктивно, а что касается тех, кто пожимал плечами, они просто не могли этого понять — они

не были летчиками-истребителями. Разговор прекратился, кружки пива были пусты, радио молчало, так как было уже за полночь. Брюс Коул, который не был ни летчиком, ни философом, сказал такие слова: «Кто бы ни был тот первый, кто посмел нарисовать на крыле самолета опознавательные знаки, он свинья!»

В мае 1944 года Жак и Юль пережили довольно сильное столкновение с Новотни над Ле-Гавром. Много раз в Нормандии в 602-й эскадрилье нам приходилось сводить счеты с ним. Он обстреливал пулеметным огнем нашу взлетно-посадочную полосу утром 21 июня, сбил над Базенвиллем три «дакоты», перевозившие по воздуху бочки с бензином, и спустя несколько дней участвовал в стычке над Арроманчесом с разнородным боевым формированием американских «лайтнингов» и норвежских «спитфайров», которые потеряли три «Р-44» и два «спита», а один «109-й» разбился в 100 ярдах от нашей столовой.

В то время Новотни был уже великим асом люфтваффе и командовал тремя эскадрильями истребителей в Дройксе. Его самолетовылеты были легко опознаваемы, так как он всегда был в «Фокке-Вульфе-190» и вел «Мессершмит-109».

Новотни снова неожиданно появился, командуя ягдгешвадерами 52 на Рейне/Хопстене, когда мы прибыли в Германию. Со времени шоу 1 января люфтваффе не имело, грубо говоря, центрального управления и авиазвенья были предоставлены сами себе. В отличие от нечетких руководств свыше командование на местах было чрезвычайно осторожным. Каждая группа подразделений в люфтваффе стремилась к основному аэродрому, к которому прикреплялись и несколько подсобных. Эти автономные подразделения имели свой собственный штат, оперативный контроль и снабжение, а также зенитную артиллерию и ремонтные эшелоны и весьма слабо зависели от основного аэродрома.

В Рейне/Хопстене Новотни был лично отвественен за ягдгешвадеры 52, которые были рассредоточены на нескольких дополнительных аэродромах: в Нордхорне, Плантлюнне, Нойенкирхене, Луйене, Хесепе и Брамше. Боевой состав ягдгешвадеров 52 состоял приблизительно из 75 «Мессершмитов-109», 75 «Фокке-Вульфов-190» и около 100 реактивных «Мессершмитов-262». К нему был присоединен Штаффель ночных истребителей «Юнкерсов-88». С тактическим

резервом это составляло около 400 самолетов-истребителей под командованием 22 подполковников.

Союзный Интеллидженс подтвердил 60 побед на нашем фронте и около 100 на российском фронте. Ему удалось заставить себя уважать везде. По случаю, когда был сбит 47-й союзный летчик, который попытался бежать из плена, он обратился с резким протестом к самому Гитлеру, эхо которого докатилось даже до нас.

Последний раз я вел отделение из четырех «тем-пестов» в «крысиную» схватку над Рейном/Хопстеном 15 марта на высоте 8000 футов. Вдруг на уровне земли мы увидели «Мессершмит-262» без какой бы то ни было маскировки, его гладкие крылья сверкали на солнце. Он уже находился в коридоре зенитной артиллерии и собирался садиться. Чтобы прикрыть его, уже был выпущен поток трассирующих снарядов. Согласно новым приказам, я решил не атаковать в таких условиях, однако без предупреждения мой четвертый номер вертикально пикировал к маленькой яркой точке, которая приближалась к длинной цементной взлетно-посадочной полосе. Стремительно рассекая воздух, словно пуля, Боб Кларк чудом прошел сквозь стену зенитной артиллерии без единого попадания и выпустил длинный шквал огня на серебристый «Мессершмит-262», который находился на последней фазе подхода. «Мессершмит» упал в огне прямо на край аэродрома.

Спустя две недели мы узнали по перекрестно захваченным документам и докладам заключенных, что тот самолет вел Новотни. Все пошли спать. Брюс Коул, Кларк, Брукер и я задержались и быстро просмотрели в обзоре иллюстрированную статью о Новотни, названную «Адлер», которую мы нашли в Гоше. Там была его фотография, выполненная в тот день, когда он получил Железный крест с мечами, бриллиантами и дубовыми листьями — высшую немецкую военную награду. У него было лицо уставшего ребенка со следами печали, решительный рот и подбородок.

— Ладно, — вдруг сказал Брукер, — пора спать. Жаль, что этот тип не носил нашу униформу.

Рейн

Брукер держал авиазвено твердо всю неделю. Его три эскадрильи потеряли 17 летчиков. Мы повредили 24 немецких самолета и 52 локомотива.

Состав 274-й эскадрильи сократился до 11 летчиков и 16 самолетов. Мы, вероятно, не могли поддерживать его на прежнем уровне. Подразделение группы поддержки смогло очень быстро обеспечить нас новыми самолетами, но летчики «темпеста» не росли на каждом кусте. Утром 20 марта дежурный «анзон» доставил нам 4 летчика-сержанта и одного уоррант-офицера. Последний из этих пяти новобранцев погиб 23-го. Бывалым летчикам, выносившим по три самолетовылета в день, уже было трудно спасать и свои собственные шкуры, не говоря уже о том, чтобы присматривать за новичками. Эти несчастные, только что прибывшие парни, налетали на «темпестах» лишь около трех или четырех часов. Подавленные своими ощущениями от машин, на которых было очень непросто летать, они дали зенитной артиллерии и «Мессершмитам-109» уничтожить себя.

Браун был одним из этих четырех летчиков-сержантов. Как только он прибыл в Фолькель, около 10 часов утра, до полудня я провел его через огневое испытание на одном из наших новых «темпестов». Он пошел на ленч в столовую со своим вещевым мешком и далее не успел еще раскрыть его, как его вызвали назад в рассредоточение для выполнения операции.

В отделении из четырех самолетов под руководством Хибберта он сражался с десятком «фокке-вульфов», и, к великому счастью, ему удалось повредить один и вернуться домой. Но Хибберта и Хамфриза сбили.

В тот самый вечер, когда мои летчики пошли попить чаю, мы отправились с ним в полет после срочного сигнала тревоги. Через десять минут мы уже летели над Веселем на высоте 10 000 футов. Когда мы прибыли, то увидели, как реактивный «Мессершмит-262» исчезал в облаках. После секундного разочарования я инстинктивно бросился в схватку. Над нами было 4 «фокке-вульфа», а бедняга Браун пошел вниз, словно сигнальный огонь на берегах Рейна.

Нервы летчиков расшатались из-за постоянных стрессовых ситуаций: вдребезги разбитые шасси, аварии при выруливании, вышедшие из строя тормоза, пробоины, плохие посадки, разбитые винты и т. д.

24 марта 1945 года. В 3 часа утра первый прикрывающий самолетовылет над Веселем, который атаковала 1-я бригада командос. Над городом, который всю ночь бомбила 186-я эскадрилья «ланкастеров», все еще висело плотное облако пыли и дыма.

В районе аэродрома было ужасное скопление «темпестов» и «спитфайров», летающих вокруг на скорости 300 миль в час. Необходимо было иметь хорошие нервы, чтобы выдержать десять минут этого хаотичного мигания зеленых и красных огней, и в это время пытаться выстроить отделение в боевой порядок.

В 10 часов мы снова поднялись, чтобы обеспечить прикрытие 669-го аэродрома и 429 планеров из Англии, которые перевозили 6-ю британскую воздушно-десантную дивизию. Это было апокалиптическое зрелище. Тысячи белых парашютов летели в ад, сбиваемые тяжелой, средней и легкой артиллерией, «дакоты» падали в пламя, а планеры в потоке голубых вспышек сокрушали кабели с высоким напряжением.

«Тайфуны» обстреливали ракетами каждую немецкую огневую позицию зенитной артиллерии. Нами руководил передовой контрольный пост по радио против бронетанковых колонн, стоящих как подкрепление.

Истребители люфтваффе, вообще говоря, совсем не вмешивались. Предыдущим днем массивная бомбардировка Рейна и тактических аэродромов на время ошеломила их.

Мы обстреливали пулеметным огнем бронированный поезд около Рингерберга и конвой танковых войск на улицах Бохолта. Это было ужасно. Мы опустились до уровня крыш, огонь рассеивали из всех четырех орудий. Повсюду летали куски черепицы, снаряды зенитной артиллерии взрывались вдоль стен, горели грузовики, охваченные паникой жители бежали во всех направлениях и укрывались в дверных проемах. Дэнни получил прямое попадание 37-миллиметровым снарядом и при скорости 450 миль в час упал на скопление домов около церкви.

После ленча третья миссия. Я вел звено из 56-й эскадрильи. Мы летели над Билфелдским виадуком, разбитым несколькими днями раньше 14 бомбами большого калибра. Воронки были более 100 ярдов в ширину. Нашей основной задачей было остановить дорожное движение в треугольнике Билфелд — Атленбекен — Арнсберг, и поэтому я разделил свои самолеты по две пары, каждая из которых должна была работать независимо от другой.

Я обстрелял пулеметным огнем два грузовика, везущие военных, — из-за шума своих двигателей бедняги не слышали моего приближения. После двух моих полетов на дороге остались два горящих шасси и останки нескольких тел. Мой номер два потерял связь и остался один. Затем я выпустил несколько снарядов в локомотив, укрывавшийся в сортировочной станции, и был встречен ужасной очередью 20-миллиметровых снарядов зенитной артиллерии. Конец одного из моих крыльев был оторван.

Я кружил над местом встречи целых десять минут, ожидая свои самолеты, и мы вернулись в Фолькель без Рега, сбитого около Арисберга одиноким «Ме-109».

18.50. Телефонный звонок от Лэпсли. Ему был нужен опытный патруль из 4 самолетов, чтобы следить за Рейном. Немцы собирались эвакуировать свои реактивные самолеты внутрь страны, воспользовавшись преимуществом последних минут сумерек. Центральное управление настаивало, чтобы вел патруль я, так как наши самолеты будут возвращаться после наступления темноты. Возможно, я чувствовал себя польщенным. В любом случае я согласился, даже не подумав. Дружище Лэпсли, вероятно, подумал, что это вполне нормально, — он знал меня в Ашфорде в 1943 году, в Нормандии в 1944 году и, как обычно, полагался на мою готовность браться за любое дело. Да, но после 40 самолетовылетов за последние двадцать дней моя готовность немного поостыла.

Поступившись самолюбием, я позвонил в столовую, чтобы попытаться застать Гордона Милна и попросить его занять мое место. Дневальный на другом конце провода пять минут искал его, а время моего вылета было уже совсем близко. Ну, к черту! Я позвонил сержанту — механику авиазвена.

— Алло, Рон, прикрепи на борт «JJ-B», я понесу ее.

Я очень тщательно подбирал по-настоящему хорошую команду; тот необычный тип австралиец Тайни был моим вторым номером, Торпи — четвертым и Питер Вест — третьим. Были переданы незначительные инструкции, для всех это было чем-то вроде свободного путешествия.

19.10. Мы были в нескольких милях от Рейна, над которым нависли рассеянные кучевые облака, неся свои наполненные дождем «животы». Уже темнело, и длинный след молочно-белой мглы крепко сжимал в объятиях холмы Хопстена, пряча канал Дортмунд-Эмс и его разбитые вдребезги шлюзы.

Рейн, казалось, очень сильно разбомбили — были разрушены три его основные ангара, исчезли знакомые очертания диспетчерской вышки, граничащей с огромными установками зенитной артиллерии. Это почти заставило меня пожалеть: странно было видеть в таком состоянии Рейн, где так много наших друзей были сбиты и где мы выдержали столько сражений с ягдгешвадерами 52. Он казался сейчас сценой особой активности. В лесах и вдоль рассредоточенных дорог мы видели огни, бегущие взад и вперед, а те два длинных ярких следа были, вероятно, турбинами «Мессершмита-262», готового взлететь. Вероятно, немало самолетов пробрались украдкой в тени.

— Алло, Пьер, я чертов глупец, ничего не вижу.

Я приказал Питеру заткнуться, но он был прав, ничего не было видно. Я решил выполнить большой круг над аэродромом на высоте 1000 футов, а затем идти домой. Мой отражатель прицела плохо регулировался и ослеплял меня. После многочисленных попыток отрегулировать его мне удалось повернуть его, и все, что я мог видеть в ветровое стекло, это красное блеклое круглое волокно.

Последний взгляд вокруг. Вдруг я отчетливо увидел, как две слабые фиолетовые прожилки, похожие на выхлопные газы двухдвигательного самолета, передвинулись влево.

— Будь начеку, Талбот Ред! Атакуем 9 часов!

Это был ночной истребитель «Юнкерс-88». В темноте было невозможно определить пропорции и дистанции, а в моем прицельном приспособлении он казался огромным. Я вел огонь

наугад и в черную двигающуюся фигуру выпускал беспорядочную очередь огня, но все же разбил ее. Боже, какая неожиданная удача! Три быстрых взрыва, словно точки азбуки Морзе, и затем из перемежающихся баков в крыле с правого борта хлынула стена огня, осветив длинный фюзеляж с черными крестами. И я очень отчетливо увидел очертания «темпеста», наложившиеся на эту светящуюся массу. Кошмарная доля секунды — и ослепительный свет заполнил небо. Это был мой номер два, который машинально следовал за мной и, не имея возможности и пальцем пошевелить, врезался прямо в пораженный «Юнкерс-88».

Каскад горящих осколков двух сплетенных самолетов медленно рассеивался и упал в лесу Меттингема. Ночь поглотила эту сцену за несколько секунд.

Ошеломленный, охваченный паникой, я на мгновение потерял весь контроль над своим самолетом и в нескольких футах от земли безрассудно пошел зигзагом.

— Осторожно, Пьер, зенитная артиллерия!

Боже! Я летел над серыми полосками и изрытыми оспинами с воронками, обрамленными зданиями в руинах; в свете трассирующих снарядов я мог видеть людей, бегающих по кругу по двое и по трое, и «длинноносых» «фокке-вульфов», чьи двигатели работали вхолостую.

Это был Рейн. Я случайно натолкнулся прямо на оборонительные сооружения зенитной артиллерии. Ночью вокруг меня плелась непроницаемая светящаяся паутина. Раскаленные добела угли катились ко мне, под облаками гневно вспыхивали молнии, проходили через деревья, вокруг крыльев. Я отчаянно широко открыл дроссель и поднялся вверх, вися на винте.

Вдруг два жгучих хлопка — бах! бах! — шрапнель пронзительно засвистела сквозь алюминиевую обшивку. Зловоние расплавленного металла, горелой резины и кордита. Меня тошнило от страха. В голове пронеслась мысль — вот оно! Это конец! Вот на что это похоже.

Я чувствовал, как кровь текла из моей правой ноги. Пальцы ног слиплись в вязкой грязи. Самолет начал вибрировать, тряся меня, опрокидывая искусственный горизонт. В наушниках не было дружеских голосов — мое радио уже не было спасательным

кругом для тонущего человека, это была смесь треска и свиста. Я сильно прикусил язык. Постепенно собрался с мыслями.

Уменьшил дроссель, и вибрация уменьшилась. Хвост самолета, должно быть, задело снарядом. Ледяной ветер, свистящий в кабине, наконец оживил меня. Все было спокойно. Поднялась луна и катилась по голландскому ландшафту, иногда погружаясь в облака. Я должен быстро идти домой ощутить землю под ногами, увидеть лица друзей.

Я полетел на большой пожар вдоль Рейна. Следовал курсом канала Твенте, с большим усилием набирая высоту. В течение десяти минут концентрировался на своих приборах. Они, казалось, вышли из строя. Мои верные помощники — высотометр, указатель поворота и крена, манометр и термометр — оказались бесполезными из-за разбитых циферблатов.

Ниджмеген и его новый висячий мост. Рейн схватил последний отсвет арнхемского пожара и, казалось, запекся от крови. Я попробовал настроиться на длину волны, вызвал Кенвея и Дезмонда — ответа не последовало. С моей вышедшей из строя схемой, без радио, опознавательных огней меня, очевидно, ожидала перспектива быть сбитым собственной зенитной артиллерией. Я инстинктивно проверил ремни своего парашюта. Пролетел Мёз и в Геннепе нашел железнодорожную линию, ведущую в Фолькель.

Аэродром был в темноте и основная взлетно-посадочная полоса едва различима. Иисус! Почему они не осветят взлетно-посадочную полосу? Разве не могут эти идиоты из управления полетами расслышать звук двигателя «сабре»? Я все же пикировал над контрольно-диспетчерским пунктом и покачал крыльями. Черт, определенно эти типы из зенитной артиллерии не могут распознать очертания «темпеста»!

Вдруг, словно новогодняя елка, Фолькель осветился. Наконец-то! Я снова прошел через поле, покачивая крыльями, чтобы сообщить о своих проблемах. Я увидел фары и прожектор на машине «Скорой помощи».

Я собирался сесть на «брюхо», но не мог собраться из-за своей раненой ноги, и, кроме того, левый ходовой ролик моего капота был согнут куском снаряда. Я потянул на себя рычаг, чтобы исправить положение, но ничего не вышло. Боль теперь перешла

на бедро, я уже не чувствовал панель руля направления. Я очень устал. Начал свой спуск механически — быстро в 45°. Самолет реагировал слабо. Чтобы посадить его, я собрал всю оставшуюся силу. Вдруг страх, голый страх схватил меня за горло. Мне надо было перебороть видение Алекса и его горящего вещевого мешка на этой же взлетно-посадочной полосе — выключить радио и выровняться между двумя рядами световых сигналов. Во что бы то ни стало я должен успокоиться! Комок в горле грозил задушить меня… осторожно… эта тварь не должна заглохнуть… световые сигналы прошли с обеих сторон… я осторожно попытался посадить ее… еще немного… увидел первый из восьми красных огней, показывающих конец взлетно-посадочной полосы.

Сейчас или никогда! Я протаранил нос, чтобы поднять хвост, и умышленно воткнул одно крыло с элероном, чтобы немного снять шок, — иначе, возможно, я бы перевернулся.

Мой бедняга «темпест», несмотря на его семь тонн, был словно соломинка в гигантских тисках. Первый, невероятный удар… машина подпрыгнула при посадке, отшвырнув меня к противоположной стороне кабины, капот отлетел, крылья смялись, словно папиросная бумага, металлическая обшивка разлетелась в разные стороны. Я скрестил руки у себя на лице. Ужасный скребущий хриплый звук, словно наступил конец света, и удар такой силы, что резко оборвались привязные ремни Саттона Меня с силой швырнуло вперед, лицо влетело в прицельные приспособления… поток красного света… вывих челюсти… привкус крови во рту… скрип зубной эмали.

Неожиданная ошеломляющая тишина… струя обжигающего воздуха на лице: в огне вылетел патрон.

В плечо, через ремни парашюта, ударил нож, и неуклюжие пальцы схватили меня за оторванные рукава — «моя нога, осторожно!». Жар съедал мои легкие… чьи-то руки болезненно выдернули меня из разбитой кабины… журчали пенные огнетушители, огонь был всепожирающим. Люди кричали. Меня вытащили на сырую траву и завернули в одеяло. Миллионы ослепляющих красных и зеленых звезд давили мне на глаза под веками. Леденящий воздух заставил меня почувствовать боль. Запах эфира… острая боль в руке… забытье.

Я очнулся снова спустя четыре часа после инъекции морфия. В голове ощущалась пустота и тяжесть, и она ужасно болела. Я

попытался говорить, но губы были парализованы. Все мое лицо, кроме одного глаза, было в повязках. Я был в госпитале Айндховена? В ночном свете увидел белые стены, тумбочку, графин и в поддоннике на кусочке марли маленький ржавый металлический предмет.

— Вот вы и проснулись.

Это был доктор Эверальд, который всегда старался говорить по-французски, несмотря на свой ужасный шотландский акцент.

— Ну, в следующий раз попытайся садиться лучше. И я не буду собирать кусочки железа в твоей ноге!

Боже, что с моей ногой! Вдруг… я потрогал ее… это был кусок шрапнели, который я приобрел над Рейном. Я скорее ощущал досаду, чем что-либо еще.

В любом случае меня ожидала неделя мира и тишины! Я был голоден и хотел спать. Последнее одержало верх, и я мирно уснул.

30 марта, спустя шесть дней, я вернулся в Фолькель, так как было пора отправляться в Вармвель на дежурном «анзоне», чтобы выбрать красивый, совершенно новый «темпест» с новым пропеллером «ротол». Спустя два дня меня направили в 3-ю эскадрилью 122-го авиазвена.

Облака, снег и «фокке-вульфы»

Какое утро! Мы находились в состоянии боевой готовности с 4.30 утра. Моя команда была измучена, и все устали и плохо выносили холод.

7.30 утра. Приказы и отмены приказов следовали один за другим, и все, казалось, пойдет плохо этим утром. Это началось, когда дизель-генераторы вышли из строя на освещенной взлетно-посадочной полосе как раз тогда, когда садился первый из трех «Спитфайров-XIV» отделения Еллоу 41-й эскадрильи. Один «спитфайр» позади его заглох на высоте 30 футов, упал и загорелся. Другой, управляемый молодым поляком Калькой, держался над полем около десяти минут; уводить в другую сторону на Айндховен было слишком поздно, да и горючего не хватало. Летчик выбросился с парашютом. Толпясь у двери рассредоточения, мы нечетко видели в облаках его «спитфайр» с опущенными шасси и закрылками, а также кружащуюся фигуру падающего летчика. Видели, как раскрылся парашют, и побежали к нему, так как его уносило ветром. Спустя час джип привез окоченевшее тело, завернутое в покрытый инеем шелковый парашют. Бедняга упал в реку Мёз, и ее ледяные воды не оставили ему шанса.

Как раз когда мрачный день с трудом подходил к концу, в небо поднялись четыре «темпеста», ведомые командиром авиационного крыла Брукером. Спустя полтора часа вернулись лишь два.

После обстрела пулеметом поезда в районе Оснабрюка и нерешительной реакции зенитной артиллерии отделение переформировалось. Вдруг Бэрри увидел четкий след дыма, просачивающегося из главного радиатора. Брукер не понимал опасности и покачал своими крыльями, чтобы попытаться увидеть. Даже в зеркале дым был едва виден. Затем вдруг «темнеет» затрясся, и в воздушном потоке образовался длинный тонкий след. Остальные самолеты быстро уходили в другом направлении и видели, что руки Брукера в перчатках боролись с огнем, надвигающимся на кабину. Вдруг его лицо осветил сильный жар — огонь проник в кабину. «Темпест» резко перевернулся, скользя на спине.

Ужаснувшись, товарищи Брукера не видели ничего, кроме его беспомощной машины. Они не видели двух теней, тихо выскользнувших из радужной мглы. Появились сверкающие следы трассирующих снарядов и мелькание больших черных крестов на крыльях «фокке-вульфов», затем они снова исчезли. Второй «темнеет» вошел в штопор, и его горящие фрагменты соединились вблизи автострады с фрагментами самолета Брукера.

8 часов. В четвертый раз в то утро Центр управления держал нас в состоянии боевой готовности, затем позже, через десять минут, отменял приказ. Каждый раз нам приходилось выходить на леденящий холод, волочить себя и наши тяжелые парашюты вверх на скользкое крыло и снимать рукавицы, чтобы подключить шлемы к кислороду и радио. Мы возвращались и как можно быстрее собирались вокруг печки, нервы были напряжены. Посмотрели на карту сектора с черной паутиной из железнодорожных линий, которые нам придется облетать на уровне земли в поиске опасных поездов с их стреляющей без разбору зенитной артиллерией.

Я внимательно следил за своими летчиками они не сказали друг другу ни слова, лишь редкие знаки, говорящие о дыме или свете.

Вдруг в коморке дневального тоненько зазвенел телефон. Все стояли как вкопанные, напряженные и с пересохшими ртами.

— Назад в нормальное состояние, 15-минутная готовность.

Крики ярости, пинки ногами в несчастливое ведро с углем — чувство обмана намного превышало чувство облегчения. Я излил свое плохое настроение на В., одного из молодых летчиков, который робко прятал свои веснушки и испуганное лицо. Вчера или позавчера болван бросил свой парашют па лужу масла и не доложил об этом. Масло впитывается в плотные складки шелка более въедливо, чем огонь, — парашют в этом состоянии не выдержит резкого толчка при раскрытии, даже при средней скорости.

В 9.30 я повел парней в столовую на второй завтрак. В такую погоду я не мог держать их с пустым желудком с 4 утра до ленча. Я едва приступил к своей овсяной каше, как сержант в столовой позвал меня к телефону. С полным ртом я сообщил Лэнсли

инструкции — маршрут патрулирования: Оснабрюк — Мюнстер — Бремен на восьми самолетах, предпочтение, естественно, обстрелу поезда. Вылет в 9.55. О'кей, я позвонил в рассредоточение, чтобы предупредить их.

Погода портилась, как и предвидели. Начал идти снег. Хлопья прилипали к ветровому стеклу, и, чтобы вырулить на взлетно-посадочную полосу, нам приходилось держать механика на крыле для указания дороги. Он соскальзывал, ноги свободно свисали, одной рукой он держался за замерзший металл, а другой показывал нам путь и вытирал свои слезящиеся глаза.

Мой самолет постоянно скользил по металлической сетке рулежной дорожки. Безусловно, они бы не позволили нам взлететь в такую погоду. Я включил свое радио и вызвал Дезмонда:

— Алло, Дезмонд, Талбот Ред ведущий, здесь довольно липко. Какие-нибудь сведения?

— Алло, Талбот, Дезмонд отвечает. Взлет по тревоге!

Мы подошли к пересечению рулежной дорожки с кирпичной взлетно-посадочной полосой. Механики спрыгнули вниз и побежали назад, согнувшись пополам от порыва ветра, после обычного «выше голову». Мои семь самолетов шли красиво и заняли свои позиции на взлетно-посадочной полосе парами.

В., нервному и расстроенному, не удалось правильно выстроиться в ряд рядом со мной. Он плохо управлялся со своими тормозами и слишком широко открывал дроссель. Я снял свою кислородную маску и ободряюще улыбнулся ему. Если он будет паниковать, то со встречным ветром ударит меня, когда взлетит.

Снег падал густо и быстро. Мы едва могли видеть даже конец взлетно-посадочной полосы. Я постепенно открыл дроссель и повернул налево сразу же, как только взлетел. Видел, как «темпест» В. проскользнул под хвостом моего самолета и почти коснулся голых деревьев и крыш домов.

По взлетно-посадочной полосе двигались мои номер 3 и номер 4, чьи винты поднимали стелющийся за ними снег, а затем шла первая пара отделения Блю.

После полета в течение десяти тревожных минут через морозные облака мы наконец поднялись, пропитанные потом, в 7 футах над Мюнстером. Черные дороги вились вокруг заснеженных домов. Ветер уносил дым и пар с фабрик. Город казался мертвым.

Вокруг кафедрального собора все пострадало от бомбардировок — чернеющие скелеты домов, зияющие в потолках дыры, груды обломков. В тени башен стояли сомкнутые ряды грузовиков и нескольких танков.

На другой стороне канала виднелись сдавленные льдами баржи, сортировочные станции были почти пустынны. Повсюду воронки от бомб, сгоревшие танки, грузовики, и в углу около проигрывателя стояли два поезда подряд, защищенные автоматическими платформами с зенитной артиллерией. Бригады зенитной артиллерии, вне всякого сомнения, следили за каждым нашим движением через телескопические прицелы.

Вдруг у меня появилось жуткое чувство, что где-то поблизости находилась 88-миллиметровая батарея.

— Талбот Ред, быстро, 180° на правый борт!

Я не знаю почему, но, не медля и секунды между командой и исполнением, я тут же выполнил резкий поворот. Остальные, удивленные, тоже начали выполнять довольно резкие повороты. Как раз позади моего хвоста, между мной и В., который счастливо тащился позади, появились три вспышки, за которыми последовали пучки черного дыма. Самолет В. на мгновение исчез.

Неизвестный голос закричал в радио:

— Боже, тот был чертовски близко!

Мое отделение летало превосходно. Находиться во главе боевого построения было для меня постоянно новым источником наивной гордости. Слева от меня безупречно выстроились Ред-3 и Ред-4. Справа близко ко мне держался В., Ред-2. В пяти сотнях ярдов впереди их выстроилось отделение Блю, Маккейрн с его четырьмя близко летящими самолетами.

Высокий небосвод над абсолютно ровными облаками был ясным и прозрачно-серым, какой бывает только зимой. Мои «темпесты» были словно выгравированы на фоне кучевых

облаков. Облака фантастически плавали над слоем теплого воздуха на высоте 8000 футов. У меня было странное чувство неподвижного висения между серыми слоистыми облаками и снежной равниной, а эти неопределенные, нематериальные, плоскодонные массы плавно двигались ко мне. Хватит этого! Я собираюсь пройти выше или ниже их?

Спокойно и методично я обежал глазами горизонт вокруг меня, засомневался в небе, разбивая его на узкие полоски, при этом поднимая и опуская голову. В воздухе ничего.

На земле также ничего. Я все же уловил неясное мелькание ряда грузовиков, стоящих вдоль автострады, но снова посмотрел по сторонам. Я не хотел никакой суматохи с зенитной артиллерией, пока не опустеют дополнительные баки.

Радио было странно спокойным. Возможно, только летчики Кенвея находились сейчас в небе. Неудивительно — в такую погоду. Я чувствовал, что в облаках мои пилоты были полны ребяческого задора.

— Вначале поезда… вначале поезда…

В моем сознании я все еще слышал голос Лэпсли по телефону. Естественно, я не увижу никаких поездов над облаками. Я надеялся на Бога, что не будет никаких поездов и под облаками внизу.

— Алло, эскадрилья Талбот, держитесь прямо ниже основания облака.

Мы плавно прошли в 30 футах от полупрозрачного плато.

Вдруг радио зазвучало воплями и ругательствами. Я подпрыгнул, ошеломленный, — казалось, тысячи иголок кололи мне язык, тыльную сторону рук и лодыжки.

— Эскадрилья Макдафф, прорывайся!

— Помогите!

— Осторожно, «фокке-вульфы» над вами!

— Макдафф ведущий, один из ублюдков у тебя на хвосте!

Где-то идет воздушный бой. Машинально мои самолеты начали выстраиваться в боевой порядок. Покачивание крыльями дало мне понять, что семь пар глаз с напряжением внимательно осматривали небо.

Я не знал Макдафф — вероятно, эскадрилья из 84-го звена. Я с тревогой спросил Кенвея, что происходит. Его ответ прервали два потока криков, исходящих от парней Макдаффа:

— Быстрее, Талбот ведущий, большая компания над Рейном, держись 275°.

Нет нужды предупреждать патруль, они тоже это слышали. Как и следовало, мы повернули на запад на полной скорости, наши прицелы включены, защелки предохранителя отпущены. Взгляд на карту — менее 50 миль. Итак, мы будем над Рейном через пять минут. Вероятно, слишком поздно.

— Талбот, над каналом Ч — Чарли — смотри в оба!

Мы изменили частоту, так как Б была забита Макдаффом. Как все новички, мой номер 2Б начал отставать. Я уже готов был связаться с ним, когда услышал его взволнованный голос:

— Талбот ведущий, самолеты прямо над облаками, быстро, это немцы!

Боже! Я взглянул вверх и через полупрозрачный слой увидел десяток нечетких силуэтов. Каждый был окружен переливчатым ореолом. Я сбросил свои дополнительные баки и изменил линию действий — пошел через аварийный затвор и вертикально поднялся сквозь облака.

Я оказался в чистом небе висящим на винте менее чем в 300 футах ниже нескольких «фокке-вульфов», летающих вокруг в явном беспорядке. В светящемся кругу моих прицелов мигали нижняя полость крыла, очертание шасси, черные кресты и бледно-голубое «брюхо» одного из самолетов. Я надавил на кнопку и не отрывал от нее палец, протрясаемый до костей постоянным разрядом моих четырех орудий. Разрывающий грохот — большой лист металлической обшивки отвалился от «длинноносого» «фокке-вульфа», который сделал две быстрые бочки, извергая стену пламени и фрагментов. Мне едва удалось увернуться от них. Его хвост, рассекая воздух, пролетел менее чем

в 5 ярдах от моего руля направления. Потеряв скорость, я отчаянно пытался увернуться. Движимый рефлексами, я оказался в самой уязвимой позиции на спине, глупо висящим на своих ремнях, словно муха в паутине паука. А тот «фокке-вульф» был не один! С силой я вывел ручку управления налево, но ничего не произошло. Мой «темнеет» сильно затрясся, затем заглох и стал падать, словно камень. Бах! Ослепляющий взрыв прямо у меня перед глазами ударил по моим барабанным перепонкам. Я допускал все, что угодно, и инстинктивно закрыл лицо обеими руками. Из-за короткого замыкания я ощутил запахи озона и каучука, смешанные с едким запахом кордита. Сердце ушло в пятки, я висел вверх ногами, напрасно пытаясь надавить ногами на панель руля направления, — ноги весили тонну! Один из раздавленных на панели инструментов висел на кончике своего провода у меня перед носом, и я видел голубые вспышки на коробке контактов и слышал их потрескивание в наушниках. Это мог быть только 30-миллиметровый снаряд, ударивший прикорневую часть моего крыла.

Задыхаясь, я машинально выровнял самолет на высоте 1500 футов под облаками, и мой захлебнувшийся двигатель снова завелся после нескольких шумных обратных вспышек — блюп! Блюп!

Бах! Что еще опять! На этот раз это был 20-миллиметровый в фюзеляже. Я ощутил толчок, словно удар молотка через опорный диск. Неистово, обеими руками, я развернул свой самолет в максимально возможный крутой поворот. «Фокке-вульф» в зеленых пятнах вспыхнул перед моим ветровым стеклом, с белыми перьями на концах крыльев, и снова исчез в облаках.

Мое радио сейчас молчало, разбитое последним снарядом. Я колебался: что делать? Выйдя из основания облака, я увидел поток пылающих фрагментов, конечность, висящую на полураскрывшемся парашюте. Не моя ли это? Затем увидел вертикальное пикирование «фокке-вульфа» вниз с открытым дросселем. Маленький сверкающий предмет, брошенный на землю, словно пуля, — огненный булькающий взрыв на снегу, и сразу же вспучился дым в форме гриба, но скоро его унес ветер. Несколько маленьких черных крестов расплылись на расстоянии — затем небо опустело.

Я патрулировал вместе с Питером Вестом, Лонгли и Доном около Эльбы. Без особого успеха обстреляли пулеметным огнем

поезд на маленькой сортировочной станции. Там было очень много зенитных установок, которые сбили самолет Дона. Он с трудом выбрался из горящего «темпеста» и приземлился на парашюте прямо на батарею зенитной артиллерии.

Невелика вероятность долгого пребывания в плену. Судя по тому, как шли дела, у него, в отличие от нас, было больше шансов остаться в живых, чтобы увидеть конец!

Когда мы пролетали над второстепенными дорогами, мы обстреляли пулеметным огнем несколько грузовиков, вызвав панику.

Три немецких аэродрома, которые мы встретили, казалось, были опустошены люфтваффе. Также никаких поездов, бегущих по соседству. Нет смысла идти на самоубийство ради разрушения нескольких локомотивов в хорошо защищенных сортировочных станциях.

Германия, казалось, была просто нашпигована зенитной артиллерией. Зенитные установки встречались в самых неожиданных местах. Мы иногда наталкивались на мирную деревенскую дорогу с несколькими катящимися по ней грузовиками, приближались и — хуф! Небо заполняли 20-миллиметровые трассирующие снаряды.

Немецкий военный конвой на дорогах должен был придерживаться окольных маршрутов, которые были тщательно разработаны заранее и по всей длине освещены светом батарей зенитных артиллерий. Игра уже не стоила свеч — не было смысла глупо рисковать «темпестом» ради развлечения разбить еще один грузовик вермахта.

Пять других отделений, состоящих каждое из четырех «темпестов», также вели вооруженную разведку в районе скорее с целью посмотреть на оставшееся, нежели ради чего-то еще, так как, казалось, уже не осталось интересных целей. Я все же был начеку, в принципе никогда не знаешь, когда можешь встретить независимо летящие «фокке-вульфы».

В отличие от собственной готовности я очень хорошо знал, что мои летчики были не в лучшей форме. Весь последний месяц они работали буквально на износ и, вероятно, были уже на стадии нервного расстройства, когда особенно не беспокоишься,

если приходится рисковать шеей, но и не ищешь возможности идти на риск. Подтверждало мое мнение то, что, когда я опускался ниже 2500 футов, чтобы получше рассмотреть впалые дорожки, две группы моих летчиков начинали идти зигзагом, как если бы за ними была вся немецкая зенитная артиллерия. Они неохотно пускались за мной и спешили вернуться назад в безопасную высоту. К счастью, это не мешало Питеру Весту внимательно следить.

— Осторожно, Филмстар Ред-1, самолет, 4 часа!

— О'кей, Филмстар Ред, уходи на правый борт и поднимайся.

Самолет стал виден на уровне верхушек деревьев и быстро приближался. Он был странным и неизвестным мне. Он увидел нас только в последний момент, так как мы были как раз ниже основания облака, в тени. Он ушел очень быстро, и на мгновение я увидел его полностью. Это, без сомнения, был немецкий самолет — черные кресты на крыльях, — но какой странный вид! Похож на птицу.

С полностью открытым дросселем я попытался отрезать ему поворот, но он двигался удивительно быстро. Лонгли находился в более удобной позиции и открыл по нему огонь, но безрезультатно. Странный самолет завершил свой поворот и улетел на полной скорости. Этот субъект действительно выглядел необычно. Хвост самолета был крестообразный, и казалось, что впереди у него был не только обычный винт, но еще и толкающий винт прямо в хвосте, за рулем направления. Впереди также был закрытый капотом рядный двигатель, как «DB-603» у «Фокке-Вульфа-Та-152С», с радиатором в форме круга; другой двигатель был спрятан в фюзеляже, за летчиком. Два длинных серых следа в его воздушном потоке от винта говорили о наличии компрессора наддува, а тонкая белая струйка, выходящая из выхлопных труб, свидетельствовала о том, что у него был «GM-1». У меня в голове вертелась мысль включить свой компрессор наддува, но даже при 3040 лошадиных сил мы не смогли бы догнать его. Мы пролетали почти 500 миль в час, и он бы легко нагнал нас.

Я сфотографировал его, малая вероятность, что там может быть признак реактивного движения, но при этом бледном свете негатив не показал бы большего. Лонгли преследовал его недолго и скоро бросил. Он выпустил одну сверхдальнобойную огневую очередь, но трассирующие снаряды усеяли сельскую местность.

— Алло, Ред-4, попридержи свои боеприпасы. Бесполезно стрелять в ублюдка.

Для проформы мы поспешили к Эльбе. Там шел дождь и видимость была очень плохой. Мы пролетели над немецким понтонным мостом, с трудом удерживаясь в сильном потоке. Кругом ни души, кроме массы зенитной артиллерии. Мы двигались торопливо. Отвратительный день, нужно возвращаться.

Я сосредоточенно изучал карты, пытаясь определить наше местонахождение, мои два «темпеста» с обеих сторон были рядом со мной. Когда наше горючее иссякало, я наконец решил спросить Кенвея о курсе, но как раз тогда линия была довольно переполненной. Ее использовало отделение Филмстар Блю. Все, что я мог понять из их дьявольской болтовни, это то, что они загнали в угол какой-то неудачливый «Юнкерс-88» где-то около Штайнхудера и уничтожили его.

Почти минуту воздух был наполнен воем, словно лаем собак на охоте, затем все вдруг замолчало. «Юнкерс-88», должно быть, горел где-то на поле. Когда я связался с Кенвеем, то отметил, что я пропесочу их за дисциплину радиосвязи.

Возвращаясь к Рейну в трейлере, мы почти час спорили об особенностях нашего мистического самолета. Было решено, что его характеристики, кажется, совпадают с характеристиками «Дорньера-335», последней модели немецкого истребителя. Поскольку этот тип впервые был встречен в боевых действиях, я все же сделал несколько набросков того, что смог запомнить. В службу Интеллидженс я написал отчет о его возможной маневренности и летных качествах.

Остаток дня я провел за написанием отчета. Какая же это нудная работа.

Лонгли снова отправился на вооруженную разведку с одним из наших отделений. Когда мы сели, то услышали, что они встретили — но на этот раз они сбили его — еще один необычный самолет.

Он сообщил мне, что когда они летели вдоль участка автострады Берлин — Гамбург, который строили как раз там, где она подходила к побережью озера Нью-Руппин, то увидели

самолет прямо над водой. Этот самолет с опущенными шасси и закрылками, казалось, был готов сесть на автостраду. Несмотря на угрозу зенитного обстрела, Лонгли сбил его.

Это был «Хейнкель-162», или «фольксъягер», с реактивным двигателем. Это, казалось, подтверждало сообщения о том, что в подземных заводах около Нью-Руппина шло массовое производство «Хейнкелей-162». Но никто не понимал, где проводились испытания этих самолетов. Единственным ближайшим аэродромом был аэродром в самом Руппине, и потребовалось немало усилий, чтобы разбомбить его и сделать непригодным. Кроме того, приходящие два раза в неделю фотографии ни разу за последние три месяца не говорили о наличии хоть какого-нибудь самолета на этом аэродроме.

Сейчас у нас было доказательство того, что часть совершенно ровной автострады длиной в 3 мили и шириной в 60 ярдов используется как испытательная взлетно-посадочная полоса. Машины, вероятно, ставили в замаскированные укрытия в лесу на другой стороне автострады.

Жизнь была полна сюрпризов. Немцам удалось превратить Германию в непрерывный военный конвейер.

Пожар в сумерках

20 апреля 1945 года. Как обычно, Центр управления беспокоил нас. Они хотели, чтобы мы патрулировали тем вечером в сумерках для обеспечения прикрытия с воздуха сектора Бремен — Гамбург. Это объяснялось тем, что самолеты люфтваффе держали под сильным контролем автостраду в течение последних нескольких дней. Эти самолеты подвергали обстрелу и бомбили наши опережающие колонны, значительно затрудняя их продвижение.

В принципе мы были вполне согласны патрулировать, но Центр управления, казалось, не понимал, что Рейн/Хопстен имел только одну взлетно-посадочную полосу в хорошем состоянии, и притом очень короткую, и не имел каких бы то ни было установок для ночных полетов. Центр также забывал, что немцы проводили операции сразу же после захода солнца. Выискивание в небе во мгле среди низких облаков, отражающих последнее мерцание дневного света, небольших групп «фокке-вульфов», которые поднимались с болот Эльбы, было похоже на поиск иголки в стоге сена.

Кроме того, ситуация с нашими самолетами была очень напряженной, особенно после того, как мы сделали несколько дипломатических запросов, намекнув на наличие лишь 9, самое большее 10 машин в течение следующих двадцати часов. Наконец мы пришли к компромиссу; Брюс Коул оставил 6 «темпестов» для обычной вооруженной разведки, а остальные я взял себе. Так как я еще не очень хорошо знал моих новых летчиков, то выбрал Макинтайра и Гордона, чтобы посмотреть, как они смогут справиться с трудной работой.

Мы взлетели в 19.36. Гордону было трудно завести свой двигатель, и мы потеряли десять драгоценных минут в сумерках, кружа вокруг в ожидании его.

В 19.45 мы взяли курс на Бремен, летя низко. Особенно нечего было смотреть — вдалеке виднелись слабо заметные из-за летнего освещения вспышки трассирующих снарядов. Несколько домов горели. В огромных сосновых лесах было несколько крадущихся пожаров.

Мы попали под проливной дождь, который безмолвно тянул облака вниз. Мы опустились до уровня вершин деревьев. Я мог лишь видеть самолет Гордона. Видимость становилась все хуже и хуже. Это определенно беспокоило. Немцы, несомненно, должны были появиться, но я не очень-то хотел рисковать в такую погоду на вражеской территории на уровне земли. Попытался пробраться сквозь мглу. Гамбург с его внушительной защитой из зенитной артиллерии был где-то близко в темноте. Прямо впереди.

Дьявол, пойдем домой!

— Филмстар, 180° левого борта, давай.

Я внимательно следил за опустевшей прямой автострадой. Это был единственный заметный во тьме объект местности, даже если ее белая поверхность была частично замаскирована пятнами смолы. Это означало приблизительное расположение нашей пограничной линии.

Было около 20.30. Дождь шел с возрастающей силой. Мы ревели над британскими и американскими бронетанковыми колоннами, создавая большую панику. Эти глупые пехотинцы — «понгосы», казалось, никогда не знали, как отличить наши самолеты от немецких.

Мы пролетели над эскадрилью Черчилля, рассеянной над полем, и люди разбегались в стороны, прячась в баки, или под гусеничные ленты, или в канавы. Так как недавно в этом месте их обстреливали пулеметным огнем каждый вечер обычно как раз приблизительно в это время, — у них не оставалось шансов. Кроме того, мы, вероятно, были первыми истребителями ВВС Великобритании, которые проводили операции в этом районе так поздно днем.

Отвратительная погода. Можно пройти в 500 ярдах от множества «фокке-вульфов» и не увидеть их. В то же время я продолжал внимательно следить.

20.35. Уголком глаза я увидел, что на наших границах где-то позади моего хвоста появился красный и зеленый свет Верей, после чего сразу последовал залп трассирующих снарядов, которые исчезли в облаках. Боже, что-то случилось — возможно, фрицы! Я начал делать левый поворот и предупредил двух остальных:

— Осторожно, Филмстар Байт — 180° с левого борта и следи внимательно!

Как раз в этот момент я почувствовал сильный удар под моим креслом и в то же самое время жгучую боль в ноге. Вслед моему «темпесту» со свистом летели трассирующие пули.

Это действительно было уж слишком! Эти идиоты пехотинцы не только стреляли в нас, но на этот раз их прицел был точным. Я пошел на крутой поворот и излил в радио несколько ругательных выражений. А поскольку они все равно не могли меня слышать, это было довольно бесполезной тратой дыхания. Другие два «темпеста» повторили за мной поворот, отчаянно преследуемые все более мощными взрывами зенитной артиллерии. Мы покачали крыльями, включили аэронавигационные огни, прошли прямо через всю опознавательную волокиту — все бесполезно. Как последнее средство я как раз собирался выпустить шасси, когда, словно косяк рыбы под скифом-одиночкой, появилось десятка три «фокке-вульфов». Они цеплялись о землю, и их силуэты быстро скользили сквозь деревья, преследуемые вспышками бомб замедленного действия, падающих на одну из наших танковых стоянок.

— Филмстар, «фокке-вульфы», 2 часа. Атакуют!

Я накренился и с полностью открытым дросселем пикировал на немцев. Как раз когда мой палец застыл над кнопкой пуска, что-то заставило меня обернуться: из-за облаков появилась дюжина «фокке-вульфов», идущих в близком боевом построении, в нескольких ярдах от моей группы летчиков. Тем временем зенитная артиллерия усиливала свою ярость — это был просто дождь орудий. «Фокке-вульфы» — великолепные «длинноносые» машины с белой спиралью вокруг кока — устремились во всех направлениях.

Видимость стала еще хуже, что не помешало двум немцам пойти на меня в лобовую атаку — так близко, что это заставило меня изрядно понервничать. Моим главным беспокойством было не столкнуться в темноте. Это на самом деле было бы очень глупо. В любом случае у меня еще не было настоящей цели.

Вдруг заорало радио. Гордой начал бессвязно кричать, обрушив массу ругательств по поводу этого воздушного налета.

Его только что задела наша зенитная артиллерия, а затем почти тут же «фокке-вульф». Один из «темпестов» — по-видимому его — тянул длинный хвост серого дыма и поднимался прямо в облака, преследуемый четырьмя «фокке-вульфами». Бедняга Гордон.

— Осторожно, Пьер, уходи! Уходи!

До того как у меня было время понять, что это относилось ко мне, я с усилием потянул на себя ручку управления — но слишком поздно. Меня ударили где-то под баком с горючим. Удар был такой, что мои ноги соскочили с панели руля направления. Едкий дым со зловонием кордита заполнил кабину. Квадратное крыло, несущее черный крест, на мгновение промелькнуло лишь в ярде или двух, а воздушный поток от винта «фокке-вульфа» был настолько сильным, что на этот раз ручку управления вырвало из моей руки.

Инстинктивно я совершил бочку и выровнялся как раз над верхушками деревьев. Тошнота сдавила горло, и короткое пламя стало лизать ступни моих ног.

Через ботинки я чувствовал жар, который усилил приступы боли в моей раненой правой ноге. Я нагнулся вниз и попытался перчатками сбить пламя.

Бах! Бах! В мой самолет ударили еще два снаряда. На этот раз мой двигатель пропустил удар — то же произошло с моим сердцем. Я бросил свой «темпест» в сильное скольжение, которое прижало меня к противоположной стороне кабины, но в то же время уменьшило дроссель. Затем я медленно полностью открыл его — двигатель реагировал нормально. Дернув ручку управления назад, я снова поднялся к основанию облаков. «Фокке-вульфы» вокруг меня в тревожном замешательстве вели пулеметный огонь, поднимались, пикировали, поворачивали.

В полумраке один повернул ко мне, быстро покачал своими короткими крыльями и открыл по мне огонь. Я тут же повернулся к нему лицом, выпустил пулеметную очередь из трехчетвертных фронтальных, но, очевидно, промахнулся и пронесся, словно вихрь, лишь в одном или двух футах ниже его. Я тут же повернул руль направления в полную силу налево. Мой «темпест» затрясся, показывая признаки потери скорости, но все же выполнил невероятно крутой поворот — два белых инверсионных следа образовались у концов крыльев. «Фокке-вульф», казалось, пришел

в замешательство начал поворачивать на правый борт — проскользил на крыле — выпрямился — затем повернул на левый борт.

Это была его ошибка: теперь я был в хорошем положении, на расстоянии менее двух сотен ярдов. Быстро, до того, как у него появится время завершить свой маневр, я скорректировал прицел на 10°. Одна длинная очередь из моих четырех орудий — и молниеносные вспышки, казалось, срикошетировали от его серого фюзеляжа и крыльев. Фрагменты отшвырнуло в облако быстро густеющего дыма — кабина отлетела и пошла штопором вниз, и я увидел летчика — из-за скорости его руки прилипли к фюзеляжу: он пытался спастись.

Затем «фокке-вульф» стал двигаться в разные стороны на высоте менее 150 футов, выровнялся на мгновение, ударился о землю, подпрыгнул, скосил сосну в потоке пламени и искр и наконец врезался в грунт. Был ужасный взрыв, который выкинул огненный столб, словно вспышка магния, на несколько сотен ярдов вокруг.

Погода, казалось, немного прояснялась. В стене тьмы появились просветы, открывая широкую полосу дождливого желтого горизонта, кидая бледный свет на сосновые леса и болота.

Слева свирепствовал пожар; это горела ярким пламенем стоянка наших танков — танковые платформы и грузовики с боеприпасами. Вокруг, словно большая моль, носились 4 «фокке-вульфа», иногда выплевывая потоки пуль. Я не смел атаковать их — чувствовал, как другие рыскали в тени. Ага! Я приметил одинокий самолет, легко и плавно скользящий над верхушками деревьев в направлении Бремена, чьи высокие дымовые трубы выглядели безусловно средневековыми на фоне угасающего неба.

Температура двигателя 125°, давление масла ниже 55. К сожалению, я открыл радиатор и уменьшил дроссель до 3500 оборотов. Даже когда я нагонял «фокке-вульф», который, вероятно, стремился домой, его магазины были пусты.

Мы были над Бременом, а он был на тысячу ярдов впереди. Это могло завести меня довольно далеко; я снова закрыл радиатор и полностью открыл дроссель. Мой «Гранд Чарльз» тут же отреагировал. Мы пролетели над первыми доками Весера.

Мы ревели между разбитыми вдребезги остатками большого моста с подвесной кабиной. По обеим сторонам поднимались обугленные груды складских помещений; огромные грузоподъемные краны и буровые вышки торчали вверх, словно черные скелеты.

Неожиданный залп снарядов зенитной артиллерии возник между «фокке-вульфом» и мной — кратковременные белые вспышки, смешанные с коричневыми снарядами, которые пролетали мимо с обеих сторон от меня. Затем присоединилась автоматическая зенитная артиллерия, и оранжевый отблеск трассирующих снарядов отражался в черной маслянистой воде, откуда показались перевернутые понтоны старых кораблей, словно огромные выброшенные на берег киты.

Я сосредоточился на том, чтобы не потерять из виду своего «фокке-вульфа» — к счастью, он вырисовывался тускнеющим отблеском в небе.

На мгновение зенитная артиллерия увеличила интенсивность. У меня за спиной раздался неожиданный звон — затем вдруг трассирующие снаряды исчезли. Немного подозрительно! Взгляд назад объяснил этот странный феномен: у меня на хвосте была шестерка «фокке-вульфов» в отличном ступенчатом построении — выхлопные газы раскалены добела. Они преследовали меня с полностью открытым дросселем.

В один момент я разорвал металлическую нить, чтобы иметь возможность — в случае «аварийной ситуации» — протолкнуть рычаг дросселя прямо вперед.

Впервые мне представился случай использовать технические преимущества аварийной ситуации на «темнеете». Эффект был удивительный и мгновенный. Самолет буквально прыгнул вперед с ревом, словно печь под давлением. Через несколько секунд мой индикатор воздушной скорости показывал, что я шел со скоростью 490 миль в час, что позволило мне быстро нагнать мою намеченную жертву и оставить ни с чем моих преследователей.

Я скоро сократил дистанцию до 200 ярдов. Хотя в этой темноте мой орудийный прицел ослеплял меня, я установил его вертикально посередине и выпустил две длинные очереди. «Фокке-вульф» закачался и упал на «брюхо» в болотистое поле,

разбрызгивая потоки грязи. Он чудом не перевернулся. Не теряя времени, я вертикально поднялся к облакам и выпрямился, чтобы видеть других. Они исчезли в тени. Должно быть, повернули на 180° и оставили своего товарища на произвол судьбы. Я снова пролетел над «фокке-вульфом», которого сбил. Летчик хромал, волоча свой парашют, и имел ошеломленный вид. Я усеял остатки его машины снарядами, и они тут же загорелись. Это был уже второй!

Сейчас было очень темно. С двигателем, установленным на крейсерскую скорость (я должен был остудить его и уменьшить расход горючего), я медленно набрал высоту, держа курс на юг.

Прошли минуты. Я пытался выбрать заметный объект местности, когда мой двигатель резко заглох. Поток искр пронесся с обеих сторон кабины. С бьющимся сердцем я увидел, что пламя вновь показалось у меня под йогами. Жидкость намочила один из проводов, и образовалось короткое замыкание между педалями панели руля направления. Через кислородную маску к горлу подступил ядовитый дым.

В добавление к моему «комфорту» батарея союзников зенитной артиллерии воспользовалась возможностью открыть огонь и окружить меня десятком 76-миллиметровых снарядов.

Огонь мог усилиться, поэтому я решил уйти немедленно. Быстро проверил мои ремни, набрал высоту, чтобы быть в безопасности, и позвал Кенвея на помощь. К счастью, Кенвей сразу же ответил и указал мне курс на Рейн. После десяти тяжелых минут, в течение которых Кенвей охранял меня, словно беспокойная наседка, я наконец увидел два ряда светящихся точек, мигающих на земле. Белый свет Верей приближался, извиваясь. Наконец Рейн.

Должен ли я уходить? Должен ли я рисковать и садиться на «брюхо»?

Мой опыт 24 марта говорил мне, что я не должен рисковать. Но сильнее моей воли было инстинктивное нежелание бывалого летчика рискнуть своей машиной; я не собирался сбрасывать со счетов дружище «JF-E», которого я с такой любовью выбрал в Вармвеле.

Моя гидравлическая система определенно не работала — в

трубах больше не было жидкости, и я не смог бы выпустить шасси. Крыло было изогнуто наполовину внутрь и наполовину наружу. Дезмонд, наконец, помог мне решиться, сообщив, что пожар усиливался, языки пламени зрительно становились больше. Помимо всего прочего, мой двигатель глох все чаще и чаще.

— Алло, Дезмонд, Филмстар ведущий вызывает, сейчас посадка.

Мой голос, вероятно, был не очень уверенным. Перед отключением связи я услышал, как Дезмонд шепотом пожелал мне удачи. Я выполнил очень прямой подход, достаточно быстрый, чтобы остался запас времени, сбросил капот кабины и посадил самолет прямо в середине освещенной взлетно-посадочной полосы.

Грохот… искры… толчки… тряска.

К моему великому удивлению, на этот раз все прошло удачно. После 30 ярдов скрежетания и подпрыгивания мой «темнеет» остановился в слегка изогнутом положении между двумя рядами огней. Тут же прибыли «скорая помощь» и пожарный механик, и я, не теряя времени, выпрыгнул из своего летающего змея.

Подошли мои летчики и посадили меня в джип. Я был удивлен, встретившись с двумя корреспондентами из Аэронавтики — Монтгомери и Чарльзом Брауном. Они были все еще бледны от пережитых эмоций. Вскоре они вернулись в бар, а я отправился делать свой доклад. Я начал рассказывать Хиггинсу, нашему эксперту по каналу связи, что удачно сложившиеся последние события заставили меня хорошо думать об армии. Самой комичной частью процедуры было сообщение вернувшегося первым Макинтайра о том, что он видел, как Гордон исчез в облаках, выбрасывая масло и дым. Фактически Гордону удалось каким-то образом вернуться. Он думал, что погиб я.

Таким образом, у всех нас троих был случай радоваться. Результат нашего путешествия: я разбил два «фокке-вульфа», еще один повредил Гордон. А наши самолеты — мой «темпест» и два других в категории В — были повреждены, но подлежали ремонту, который выполнит наш отдел технического

обслуживания. Неплохой балансовый отчет.

В аду зенитной артиллерии

Немцы придумали новую оперативную тактику для своих самолетов-истребителей. Все их большие истребители стали довольно опасны с того времени, как наши войска пересекли Рейн, — их сильно бомбили. Люфтваффе уже не имело достаточно самолетов, чтобы позволить роскошь бесполезно уничтожать их на земле. Сейчас ягдгешвадеры и ябосы уже не имели определенных баз их воспроизводства.

Вдоль всего правого берега Эльбы, осуществляя план 1943 года относительно защиты рейха с воздуха, организация «Тодт» построила множество дополнительных аэродромов, созданных для осуществления защитных операций истребителей против крупномасштабных дневных рейдов американцев.

Эти базы были обычно оборудованы одной хорошей постоянной взлетно-посадочной полосой (из асфальта или бетона) длиной 1000–1500 ярдов и превосходными дополнительными ангарами. Они были идеальны для новой техники «генерального поста». Три четверти их были слишком отдалены, чтобы подвергнуться бомбежке. Их быстро заняли, и поэтому pie было оправдания их систематически бомбить, особенно в данных обстоятельствах. Около 15 немецких авиазвеньев истребителей, то есть 1200 ультрасовременных истребителей и истребителей-бомбардировщиков, вели кочующее существование между этими базами. Моторизованный эшелон уходил ночью, механики готовили ангары, а теплозаправщики прятались в сосновых лесах. Самолеты приходили на рассвете и снова покидали свои новые ангары около 10 часов утра для выполнения операции. Через несколько дней — не позже чем через неделю — гешвадер снова передвигался на другую базу.

Благодаря этой технике немцам удалось громить наши войска довольно эффективно, особенно утром и вечером. Растущее число конвоя со снабжением, предназначенным для наших передовых бронированных колонн, было перехвачено и обстреляно или бомбардировано низко летающими самолетами фрицев.

Армия сильно жаловалась ВВС Великобритании на то, что авиация ВВС не в состоянии защитить наземные войска от

обстрелов и бомбардировок немецкими самолетами. ВВС возложили ответственность за эту защиту на 2-ю группу, но она ничего не могла сделать: ее «митчеллы» и «бостоны» уже имели слишком много проблем, выполняя по три самолетовылета в день. 2-я группа, в свою очередь, обратилась к 84-й группе, но последнее подразделение истребителей расположилось слишком далеко от того места, где происходило действие.

В конце концов всю ответственность за решение проблемы взяла на себя 83-я группа. Как обычно, именно нашему авиазвеиу «темпестов» была поручена задача выкорчевывать гешвадеров из их самых далеких берлог, так как только наше авиазвено имело достаточно быстрые самолеты (теоретически), которые не могла разгромить зенитная артиллерия; и оно имело достаточный радиус действия. Из Иителлидженс мы получили много данных по поводу новых фашистских систем, которые не были рассчитаны на то, чтобы увеличить наше благополучие.

Чтобы позволить своим истребителям производить операции в сравнительном спокойствии и тишине, люфтваффе предоставило, как минимум, один батальон зенитной артиллерии для каждого аэродрома. Эти батальоны были прикреплены к авиазвеньям истребителей и обычно состояли из трех автоматических зенитных батарей: одной 37-миллиметровой (9 одностволок) и двух 20-миллиметровых (24 ствола в двойной или четырехкратной установке). Гешвадеры, сопровождаемые батальонами зенитной артиллерии, постоянно передвигались с поля на поле и всегда были первыми на месте событий. Внушительная противовоздушная оборона осуществлялась великолепно обученными командами, оснащенными гироскопическими прицелами и приборами управления артиллерийским зенитным огнем, что делало любую атаку на них чрезвычайно опасной. Оборона была всегда начеку, и ей помогали смены опытных самолетов-корректировщиков в радиусе 6 миль. В результате батальон зенитной артиллерии за долю секунды воздвигал над аэродромом непроницаемый занавес трассирующих снарядов. Любой низко летящий самолет имел довольно слабую возможность промчаться сквозь строй 250 снарядов в секунду, выстреливаемых 33 стволами батальона.

Все это не внушало нам особого оптимизма. Мы имели уже опыт полетов над Рейном, поэтому никто не имел ни малейшего желания снова подвергаться автоматическому обстрелу зенитных батарей. У нас все еще был болезненный страх перед зенитной

артиллерией, и это не способствовало укреплению боевого духа наших летчиков.

Разработанный Центром управления план операции по выведению из строя первых двух аэродромов оказался бесполезным, так как аэродромы были оставлены.

Поэтому Центр разработал новый план, чтобы обеспечить более быстрое взаимодействие между обнаружением населенного объекта и атакой на него. Канадское 49-е авиазвеио разведки должно было информировать нас напрямую, предварительно не согласовывая с Центром, о любом представляющем для нас интерес объекте. Мы должны были бросить все и приступить к действиям на любом имеющемся в наличии самолете, в то же время информируя Центр, который держал в состоянии немедленной готовности эскадрилью наших противозенитных «тайфунов».

Этот новый план операции поступил на рассвете на следующий же день. Два предыдущих безрезультатных самолетовылета выполняли 56-я и 486-я эскадрильи, и поэтому именно моя 3-я эскадрилья была в запасе «наготове». Беспокойство было невыносимым. Я не помню состояния когда-либо более нервного, а летчики, которые тоже чувствовали себя плохо, сказали мне, что я выгляжу таким же счастливым, как умирающая утка в грозу.

Когда я организовал порядок полета на рассвете, выбранная семерка не выказала никакого заметного энтузиазма, кроме австралийца Бея Адамса, который был довольно хладнокровным и не боялся ни Бога, ни дьявола. Наша нервозность в конце концов передалась даже механикам. Каждую минуту дверь комнаты бригады открывалась и звучал вопрос, не нужно ли еще что-нибудь сделать.

Пробило 12 часов. Ожидание становилось невыносимым. Погода была почти штормовой. Я категорически запретил любое упоминание о «зенитной артиллерии», назначив за это штраф один фунт. Тишину в комнате можно было разрезать ножом. Мы были в состоянии «готовности» с 3.55. Потребление чая и сигарет было чрезмерным, пол был устлан окурками. В конце концов я закрылся в офисе с Эджем около телефона и попытался отвлечься, сосредоточившись на письме к своим родителям. Порвав три письма, я бросил это занятие.

— Эдж, я возьму джип и загляну в управление, чтобы посмотреть последнюю метеосводку. Если за это время что-нибудь случится, зажигай белые огни Верей.

Только я сел в джип, как услышал телефонный звонок. Снова выпрыгнул. В зоне рассредоточения все были на ногах с тревожным выражением лиц. Звонили из 49-го авиазвена. Я продиктовал Кену Хьюсу:

«Аэродром Шверин. «Спит Рекко» видел, как в 11.40 приземлились 40 «мессершмитов». Около 100 A/C на базе 15 двухместных «арадо» — пункт пополнения запасов топлива в 500 ярдах на юго-восток от главного ангара. Карта 829 GA II — удачи!»

Я оглядел своих летчиков. Какое-то мгновение все молчали.

— Ну, пора! — философски вздохнул Вормсли.

— Быстро, Эдж, прыгай в джип и доставь перечень немецких аэродромов, — сказал я.

Кен Хыос уже нашел Шверин на настенной карте — 30 миль на юго-восток от Любека — нам пройти 150 миль.

Эдж стремительно вернулся со Спаем и вручил мне данные, раскрыв нужную страницу. Шверин хороший большой аэродром у озера, к западу от города того же названия. Я выполнил на доске быстрый набросок: три взлетно-посадочные полосы образуют треугольник, вероятное место расположения аэродрома, исходя из доклада 49-го авиазвена.

Фрицы приземлились в 11.40. Сейчас было 12.10. На пополнение запасов топлива и боеприпасов у немцев уйдет целый час. У нас как раз было время схватить их до того, как они поднимутся в небо, где рассеются.

Я дал последние инструкции, пока Спай звонил в Центр, чтобы сообщить им о том, что мы собирались делать, и попросить обеспечить наши «тайфуны» реактивными снарядами.

— Мы будем атаковать с севера на юг, все 8 вместе, на одной линии, с интервалом между самолетами в 200 ярдов. Скорость

530–540 миль в час. Каждый летчик выберет свою цель, когда будет пикировать, — в последнюю минуту не менять направление. Открывайте огонь на расстоянии тысячи ярдов и продолжайте в пределах дальности прямого выстрела. Держитесь как можно ближе к земле, досчитайте до 20, а затем поднимайтесь на полной скорости.

Разведка на «тайфунах» в 13.00, но я боюсь, что они не смогут прийти туда раньше. «Тайфуны» спустятся от 8000 до 3000 футов на 30 секунд раньше нас и разгромят все посты зенитной артиллерии, которые смогут обнаружить, своими реактивными снарядами, такова участь зенитной артиллерии.

Помните, что паша лучшая защита — скорость и полет в нулевых футах над землей. Нет смысла покачивать крыльями и стараться отвлечь парней из зенитной артиллерии — вы потеряете несколько драгоценных миль в час и рискуете проткнуть крылом взлетно-посадочную полосу.

Последний совет: если вас собьют и придется выбрасываться с парашютом, лучший способ, позвольте напомнить вам, такой: ручку управления на себя — сбросьте капот — свернитесь в комок — подождите несколько секунд — резко толкните ручку управления прямо вперед. У вас будет девять шансов из десяти беспрепятственно вылететь из кабины. Естественно, я надеюсь, что до этого не дойдет!

Какие-нибудь вопросы? Тогда о'кей, пошли!

— Алло, Кенвей, Филмстар ведущий вызывает — как насчет парней Тиффи?

Я начинал беспокоиться. Мы пересекли Эльбу и уже вполне отчетливо видели на горизонте шверинское озеро. Никаких признаков «тайфунов». Спустя несколько мгновений Кеивей ответил, извиняясь:

— Алло, Филмстар ведущий, извини, дружище, здесь путаница по поводу Тиффи. Сделайте все возможное без них!

Ничего себе, приятненькая перспектива! Без противозенитных «тайфунов» нам будет нелегко. Мой голос, вероятно, был не очень уверенным, когда я выстроил свой патруль для атаки. Большое голубое озеро, окаймленное сосновыми деревьями, разделяло

посередине полуостров, на котором стоял Шверин, живописный маленький прилегающий к скалам городок с колокольнями эпохи Возрождения и лакированными черепицами. На западе располагался огромный аэродром, неповрежденный, дополненный зданиями и замаскированными ангарами — их было немного, и они были похожи на те, что остались в Германии.

Мы были на высоте 14 000 футов и держались левее, как если бы у нас не было намерения атаковать. Я внимательно рассмотрел аэродром: маленькие черные кресты, расположившиеся как раз там, где мы их ожидали, вырисовывались на яркой траве, какой она бывает ранней весной. Я заметил одну… две… четыре… семь вышек зенитной артиллерии, их тени отчетливо выступали на трассе по периметру благодаря солнцу…

— Осторожно, Филмстар ведущий, зенитная артиллерия, 6 часов!

В 200 ярдах за нами возникли пять больших черных клубов дыма от 88-миллиметровых снарядов. О'кей! Еще пять секунд, и буду атаковать. Цель была за нами, а мы были обращены к солнцу. Тревога схватила меня за горло и остановила дыхание. Воздушное сражение с истребителями никогда так не беспокоило меня — после первых стадий, но зенитная артиллерия — это совсем другое.

— Филмстар, бросай свои вещи.

Мой живот сжался и подкатила волна тошноты — преимущество одноместной машины в том, что ты от испуга можешь потерять сознание и этого никто не заметит.

— Быстро, 180° на левый борт, давай!

Это развернет нас лицом к аэродрому, а солнце окажется сзади.

— Филмстар, пикирование — на всю мощность!

Мои 7 «темпестов» красиво располагались уступами у меня слева, хотя мы пикировали почти вертикально.

— Запах цветов, — послышался насмешливый голос Бея Адамса в наушниках.

Зенитная артиллерия! Боже, какая плотность огня! Весь аэродром, казалось, осветился вспышками от 20- и 37-миллиметровых орудий. Там их, вероятно, было не менее сорока. Под нами стлался ковер из белых клубов дыма, а черные клубы дыма шли ровными нитями.

Физический страх — это самая ужасная вещь, которую может испытывать человек, — мое сердце ушло в пятки, я покрылся потом, липким, вязким потом. Сжатые пальцы ног плавали в ботинках.

Мы отчаянно пикировали в дым… взрывы и трассирующие снаряды слева, пролетали прямо через нас и под нами… сильные удары вокруг наших крыльев и зловещие ослепляющие вспышки.

Мы были в миле от периметра, в 150 футах от земли. Люди бегали взад и вперед.

— Ниже, ради бога! — истерично закричал я.

Бескрайняя гладь травы, покрытой серыми взлетно-посадочными полосами, бегущими ко мне. Скорость — 450 миль в час. Первый ангар… теплозаправщик… затем «мессершмиты», неуклюже сидящие на своих узких шасси, их десятка три… люди, припавшие к земле под их крыльями. К сожалению, слишком далеко слева, вне моей линии огня.

У меня в прицеле замаячила группа из десятка «арадо». Я стрелял, стрелял неистово, мой палец прыгал на кнопке. Мои снаряды образовали ленту взрывов, прокладывая свой путь между «арадо», поднимаясь вверх по фюзеляжу, ударяя по двигателю… дым… один из самолетов взорвался как раз тогда, когда я пролетал мимо, и мой «темпест» подбросило обжигающим взрывом. «Темпест» коснулся земли, и фюзеляж срикошетировал в потоке фрагментов разбитых крыльев и хвостов самолетов.

Еще амбары напротив меня. Я выпустил вторую очередь огня — снаряды взорвались на железной оцинкованной двери и стальных подпорках.

— Осторожно, Ред-2!

Мой номер 2 шел прямо на меня с ужасной скоростью, потеряв управление. Его капот слетел. Со скоростью 470 миль в час, справа в 20 ярдах от меня. Он шел прямо на вышку зенитной артиллерии, разрезая ее на две части ниже помоста.

В воздух полетели деревянные каркасы. Группа людей, держащихся за оружие, упала в воду. «Темпест» с грохотом упал на край поля, пробороздив группу маленьких домов, с ужасной вспышкой света; двигатель поплыл по течению в вихре пламени и фрагментов, рассеянных по небу.

Все закончилось, почти все. Одна, два, три… трассирующие пули преследовали меня… Я втянул голову и согнулся за задней листовой обшивкой… двенадцать… тринадцать… четырнадцать. Я хотел обмануть пули. Очередь огня из 37-миллиметровок была так близко, что я увидел лишь вспышку взрывов без дыма… осколки осыпали градом мой фюзеляж… девятнадцать, двадцать! Я дернул ручку управления на себя и тут же поднялся в небо. Зенитная артиллерия продолжала стрелять.

Я посмотрел назад на Шверин, видимый под хвостом моего самолета. В тысяче футов ниже зигзагом поднимался «темпест», трассирующие снаряды неотступно преследовали его. Пожары около амбаров, столбы сального дыма, фейерверк взрывающихся магниевых бомб. Одинокий «темпест» нагнал меня, покачал крыльями и стал в одну линию.

— Алло, самолет Филмстар, уходи на юг от цели, набирай высоту 10.

— Алло, Пьер, здесь Ред-3. Ты знаешь, я думаю, что остальные уже там!

Конечно, Бей был не прав! Я внимательно изучил 360° горизонта — прямо вверху в безмолвном небе над Шверином висела ужасная пирамида взрывов зенитной артиллерии. Никого.

13.04. Мы атаковали в 13.03. Кошмар продолжался, возможно, 35 секунд с начала нашего пикирования, и мы потеряли б самолетов из 8.

Снова пересекли Эльбу. Я начал расслабляться, и мои ноги прекратили дрожать мелкой дрожью. Нет смысла думать о

других. Какая польза от этого?

Совершили еще один рейс, 56-я и 486-я сделают следующие два. На день возможна передышка. Снова Рейн.

— Алло, Дезмонд, Филмстар над базой. Можно приземляться?

Машинально я опустил шасси, уменьшил дроссель. Привычное ощущение рождения в момент, когда шины скрипят по бетону.

Центр управления только что отослал фотографии шверинского шоу. Они получились очень четкими. Канадец из 49-го авиазвена сделал их спустя три часа после обстреливания аэродрома, когда был встречен снарядами зенитной артиллерии. Ему пришлось спуститься довольно низко, чтобы получить свой перспективный аэрофотоснимок, в результате чего он был тяжело ранен. Благодаря абсолютной выдержке и силе воли ему удалось доставить назад свой поврежденный «Спитфайр-XIV» и фотографии.

Мы очень тщательно и критически изучили фотографии. Игра действительно не стоила свеч. Два «мессершмита» были выведены из строя явно взрывом теплозаправщика, и между двумя секциями сборочного цеха «фокке-вульфов» можно было видеть самолет с тянущим винтом и другой, поврежденный при буксировке. Единственное настоящее разрушение причинила немцам моя группа, сбив пять их «арадо». Но это было недостаточной компенсацией за потерю шести «темпестов» и их летчиков.

У зенитной артиллерии действительно было очень много козырных карт. Я сообщил все это в моем ежемесячном докладе об операции, и в кои-то веки Центр взял это на заметку. Этот вид шоу прекратили.

Парней из органов безопасности только что доставили к люксембуржцу, найденному прятавшимся в соседней ферме. Он был летчиком-обозревателем люфтваффе. Я слушал его допрос. Бедняга не чувствовал себя очень счастливым и без труда отвечал на вопросы Абанда.

Он был интересным экземпляром, служившим в Лехфелде в

качестве летчика-наблюдателя в KJG-40 с августа 1943-го по 25 сентября 1944 года. Лехфелд был центром новых реактивных «Мессершмитов-262», и заключенный был задушевным приятелем главного летчика-испытателя «мессершмитов» Фрица Венделя.

Его показания о «262-х» были следующими: минимальная скорость — 610 миль в час на высоте 23 000 футов, минимальная посадочная скорость — 210 миль в час. Казалось, «262-е» были оснащены герметической кабиной; тем не менее он никогда не видел, чтобы Вендель носил специальную одежду для полетов, хотя и говорил ему, что уже поднимался на высоту 42 000 футов.

Все самолеты этого типа, которые видел заключенный, имели белый знак «V», нарисованный на решетке турбинного воздухозаборника, рядом с которым указывался номер. Он не мог сказать нам, был ли это серийный номер. Самый большой номер, который он видел, был «V-15», предполагали, что они были опытными образцами; вполне возможно, что «V» могло означать «Ферзухтс», то есть «экспериментальный».

В его вещевом мешке мы нашли много секретных документов, которые были надлежащим образом переданы в Центр.

Кудрявый Вокер получил свой DFC, и мы решили отметить это важное событие в традиционной манере. К тому же это был день его рождения, и его счет в столовой к тому времени был достаточным, чтобы поглотить трехмесячную зарплату. Кудрявым его называли из-за круглого, преждевременно облысевшего черепа. Ему было двадцать девять, но выглядел он на тридцать пять. Вместе с Кеном Хьюсом они были старшими летчиками-спасателями в эскадрилье.

Последнее испытание

3 мая 1945 года. У нас было очень ясное ощущение, что мы на последнем раунде. Как долго будет продолжаться немецкое сопротивление? Если немцы хотели до конца держаться на границе Кильского канала, на датских островах и в Норвегии, они, конечно, могли бы, как минимум, воевать еще два месяца.

Эвакуация люфтваффе происходила довольно обычно. Все самолеты в Дании были транспортными и боевыми. В каждой излучине, в каждом устье, вдоль берегов пришвартовался целый флот летающих лодок «блом унд фосс» и «дорнье». Их запасы горючего, конечно, позволили бы им эффективно защищаться еще в течение какого-то времени, по крайней мере теоретически. Каждый час становилось яснее, что отступление будет происходить через Норвегию. Большой военно-морской конвой в Кельне, бесконечный поток самолетов через Скагеррак, упорное сопротивление сухопутных войск — все это были достаточно ясные признаки.

Наши самолеты-бомбардировщики 2-й группы находились далеко и не могли вести операции со своих баз, неся большие грузы. Мы также не могли, по тем же причинам, полагаться хоть на какую-нибудь эффективную помощь от американских «мародеров». И снова нашей несчастной 83-й группе пришлось взять на себя всю ответственность.

Это было подтверждено телефонным сообщением от Бродхёрста, за которым последовало сообщение от Лэпсли. В качестве подачки нам сказали, что будут предприняты все меры, чтобы восстановить аэродромы в районе Любека, а поскольку они захвачены, то для посадки самолетов на «брюхо» установили взлетно-посадочные полосы в Ратцебурге и Швартценбеке, а также на аэродроме в самом Любеке. Приехали машины «Скорой помощи», чтобы постоянно там находиться с 13.30. Если случайно наши войска будут оккупировать аэродромы дальше на севере, три из них должны быть моими, концы взлетно-посадочных полос будут отмечены электрическими красными полосами фонарей.

Защита была большой проблемой. Для каждого вылета можно было собрать самое большее лишь 3 или 4 самолета, способных летать. В 3-й эскадрилье у нас в ангарах было только 7 самолетов

(обстрелы зенитной артиллерией, протечки масла, заглушки, которые необходимо заменить, снова обстрелы зенитной артиллерией и все сначала). Самолет Кена Хьюса больше походил на гигантское сито, чем на что-либо еще, — носы его крыльев, воздушный винт и радиатор были продырявлены осколками снарядов. На киле хвоста самолета Джонни Вокера была дырка шириной в 2 фута. Мои механики как раз заканчивали ремонт на скорую руку двух дырок размером с кулак па фюзеляже моего «Гранд Чарльза».

Персонал отделения поддержки не имел в наличии и половины нужного оборудования, ангары были открыты на все четыре стороны, в них попадал дождь, и там было холодно. У нас заканчивались боеприпасы и оружие, так как конвой не мог поспеть за нашим быстрым продвижением. Обустройство базы было большой ответственностью, и командир эскадрильи Ад мин не мог особенно помочь.

В это время мне временно поручили командование авиазвеном. Мне было все еще неловко в моей новой должности, и поэтому я нервничал. Исполнение моей должности — если бы не спортивное отношение британцев — могло быть затруднительным, так как я все же был лишь младшим лейтенантом, хотя и командовал английскими офицерами намного выше меня по званию. Я знал, что министерство авиации делало все возможное, чтобы улучшить ситуацию, но в Париже всем было наплевать. Они там думали только о политике, а получили ли те, кто все еще сражается, звание, им было абсолютно безразлично.

Тем не менее в тот день я совершил три вылета и просто изнемогал. Утром авиазвено потеряло 6 летчиков, включая Остина и старшего лейтенанта авиации Б ли, двух самых лучших летчиков из 486-й новозеландской эскадрильи.

Чарли, старший инженер-механик авиазвена, имел список имеющихся у нас самолетов. У нас числилось 27, а в действительности было 23 из 95, которые мы должны в норме иметь в нашем распоряжении. Он пообещал еще 4 к 17.00. Было 15.30.

Кен Хьюс, Джонни Вокер и мои два австралийца Торпи и Бей в резерве с Лонгли отправились в короткую вооруженную разведку в район Фленсбурга. Кен был осторожным человеком и

не позволил бы себя напрасно сбить.

Я продолжал изучать отчеты летчиков, летавших утром, сочиняя с Абандом отчет для Центра, никак не преувеличивая нашу нехватку самолетов. О моральном состоянии летчиков также не стоило говорить, и я выразил искреннюю надежду, что нас пошлют на какой-нибудь бой с морским флотом.

Летчики не могли не думать об угрозе со стороны мощной зенитной артиллерии. Эти мысли преследовали их при каждом разговоре — за едой, в баре, на инструктаже. Стоило лишь понаблюдать за тем, как детально расспрашивали вернувшихся из рейса о силе зенитных установок и местонахождении их постов те, кому скоро предстояло лететь. Говорили об этом постоянно.

Я непрерывно курил сигарету за сигаретой и выпил бесчисленное количество чашек чая. Моя челюсть и зубы все еще болели после посадки 24 марта.

У меня был сильный спор с одним из экспертов связи взаимодействия из 2-й канадской армии — после того шоу 20 апреля я просто, казалось, не понимал тех типов. Он, казалось, даже не знал, что происходило на земле. Мне пришлось выйти и взглянуть на телетайпы самому, чтобы определить время и место.

На земле ситуация казалась довольно сложной — бронетанковые удары в направлении Кельна и Элмшорна (к северу от Гамбурга) против некоторых сильных узлов сопротивления, поддерживаемых аэродромами Ноймюнстера и Бад-Сегеберга, а также их запасными аэродромами.

Люфтваффе ограничилось прикрытием отступления сухопутных войск и эвакуированием персонала на «Юнкерсах-88 и -52», «Хейнкелях-111» и особенно Фиселера Шторчса, которые ускользнули на рассвете и закате, когда слои тумана покрыли районы Понерских озер.

Довольно низкие облака (потолок ниже 3000 футов), которые нависли над базой полуострова Дании на несколько дней, препятствовали перехвату наших патрулей. Зенитная артиллерия была настолько опасной, что, как только один из наших самолетов появился ниже облачного покрова, его тут же встретили перекрестным огнем сотни автоматических орудий, в большом количестве разместившиеся на магистралях от Ойтина

до Киля и особенно на автострадах Ноймюнстер — Рендсбург и Шлесвиг — Рендсбург.

Все это не вселяло оптимизма.

17.20. Я вышел на улицу понаблюдать за посадкой 56-й и 3-й эскадрилий, возвращавшихся из рейса.

Бедняга Броклехёрст серьезно пострадал от зенитной артиллерии, так как летал вдоль автострады Фленсбурга. Вместо того чтобы сесть на «брюхо», он решил выброситься с парашютом. Он хорошо приземлился, но джип, посланный привезти его, чертовски долго разыскивал его. Ветер отнес его далеко в лес Орел.

Отделение Кена вернулось с отличным счетом: 23 разрушенных грузовика плюс 65 поврежденных — абсолютный рекорд, — и, кроме того, Лонгли сбил на побережье два «Юнкерса-52». Отлично, это будет хорошо выглядеть в моем отчете. С другой стороны, я беспокоился о Лонгли. Он становился все более неосторожным. Он знал, что, как только срок его боевых операций закончится, его репатриируют в Новую Зеландию, и в свои последние летные часы он старался получить DFC. Мне пришлось нажать немного на тормоза. Я все равно собирался попросить начальство повысить его в звании, так как у него на счету было 6 сбитых фрицев.

Все самолеты, кроме самолета Броклехёрста, вернулись. В течение десяти минут 6 из 10 пополнят запасами топлива и боеприпасов.

Когда я уже собирался было идти в зону рассредоточения, войсковое соединение торпедоносителей «бьюфайтеров» молниеносно прошло над головами, двигаясь с севера, с грохотом, похожим на гром. Там было не менее трех авиазвеньев. Они возвращались после чудовищного сражения с морским флотом, организованного против пресловутого конвоя в Киле.

У одного из них горел двигатель — тянулся огромный след черного дыма, — и он пытался сесть на нашем поле. Где-то в 500 ярдах от земли вошел в штопор и упал с ужасным взрывом около резервуара для купания. Примчались пожарный механик и машина «Скорой помощи».

— Боже, зачем вся эта спешка? — прошептал Питер Вест. — Там уже ничего не осталось.

Как прав он был. Спустя десять минут «скорая помощь» медленно вернулась назад, везя жалкие останки летчика и обозревателя.

Спустя час после трагедии, когда мы все еще обсуждали ее за обедом, влетел Спай:

— Тебя к телефону, Пьер.

Кому, черт возьми, нужен я в этот ужасный час? Я прыгнул в джип и помчался в Интеллидженс-рум.

Начальник оперативного отдела у телефона.

— Запишите следующее для немедленного выполнения: воздушно-морская база в Гроссенброде, упоминание № 54.22 E1 1.05. Свыше сотни огромных транспортных самолетов выгрузили па берегу, и они стоят на приколе. Вероятно, мощное вражеское прикрытие. Задействуйте весь имеющийся численный состав на определенную цель. Возможна атака с бреющего полета. Фактический метод исполнения на ваше усмотрение. Сообщите Кенвею о своих планах заранее, как минимум за десять минут. Я попробую дать вам противозенитные «тайфуны». Но не надейтесь на них особенно. Удачи.

Я поблагодарил и повесил трубку. Это звучало великолепно, но я был взбешен. Чудненько — после такого дня снова отправиться в полет на подобную цель в 8 часов вечера!

Я изучил настенную карту. Гроссенброд был приблизительно в 90 милях по прямой линии, но отчет метеослужбы говорил, что залив Любек и район Гамбурга были совершенно заблокированы. Была грозовая туча с ливнями на высоте до 20 000 футов. Нам придется идти в обход на север.

Шины скрипели по бетону. Начали подъезжать джипы, доставляя группы летчиков. Они были не в лучшем расположении духа из-за прерванного обеда и тяжелого дня. Некоторые жевали сандвичи, приготовленные на скорую руку.

Все здесь? О'кей. Я быстро обрисовал ситуацию. У нас не

было достаточно самолетов, чтобы лететь как авиазвено в боевом построении. Поэтому мы полетели по двое в три звена, каждое из четырех самолетов, располагавшихся уступами по правому борту. Так как Брюса Коула не было, я повел первое формирование из 12 «темпестов», а Макдоиальд из 486-й — второе. Поэтому я надеялся, что мои 24 самолета будут под контролем.

Я не мог дать точные указания относительно того, как будет выполняться удар. Я сказал, что отдам необходимые приказы сразу по радио. Это будет целесообразней продуманного заранее плана. В любом случае я не имел ни необходимых данных, ни времени тщательно разработать план атаки.

— Сверьте свои часы… Сейчас 20.07. Запуск двигателей в 20.15. Я поднимусь как номер один, сделаю большой круг над аэродромом, чтобы дать возможность 24 самолетам выстроиться в боевой порядок, и в 20.25 возьму курс на цель. Есть какие-нибудь вопросы? О'кей, тогда распределяйтесь.

В моем отделении я выбрал лейтенанта Боуна, Дага Ворли и молодого сержанта Кроу, у которого это будет третий боевой вылет. Не особенно опытное трио, но у меня не было выбора. Я не мог взять тех летчиков, кто уже имел три вылета в этот день и кто абсолютно изнемогал, чтобы выполнить еще и четвертый и, конечно, довольно тяжелый.

20.15. Мой «Гранд Чарльз» был готов. Двигатель уже работал вхолостую, и Грей, лежа на крыле, все же поднял большие пальцы вверх, чтобы показать, что все в порядке. Огромное бетонное пространство, обрамленное большими черными ангарами, ожило при движении. Я пристегнул себя ремнями, осмотрелся вокруг. Двигатели работали вхолостую, стартеры с патронами стремительно убегали, механики неслись к нам с картами или парашютами, забытыми в последнюю минуту. Летчики неуклюже забирались в свои кабины, украшенные надувными спасательными жилетами и подвесными системами парашюта.

20.16. Убрали «башмаки». В 20.25, когда солнце было уже низко на горизонте и тяжелые гряды облаков катились на восток, я взял курс на север, медленно набирая высоту. Построение этим вечером было отвратительным — трудно смоделировать однородную команду из персонала трех разных подразделений.

— Давай, Филмстар, кончай волынить!

Отделение Блю, которое должно было находиться слева от меня, неуверенно летело справа от меня, в 1500 футов надо мной. Еллоу-2, -3 и -4 тащились более чем в половине мили от хвостовой части самолета. Я был раздражен и позвал их, чтобы отдать приказ, не выбирая выражений.

Мы облетели Гамбург, чтобы избежать облаков черного дыма, поднимающегося от горящих зданий. Мои самолеты, наконец, построились в боевом порядке.

Мы летели над Ноймюнстером на высоте 10 000 футов и очень нелепо нарвались на 88-миллиметровую зенитную батарею. Повернули на правый борт и взяли курс 052°. Погода ухудшалась, и мне пришлось идти зигзагом между скоплениями кучевых облаков, которые поднялись высоко в небо, словно белые башни.

— Алло, Кенвей, какие-нибудь сведения?

— Алло, Филмстар ведущий, Кенвей отвечает, совсем ничего.

Мы едва находились в 20 милях от нашей цели, когда непроницаемый барьер облаков загородил нам путь. Я пикировал, неотступно сопровождаемый своими самолетами в построении, чтобы попытаться найти путь через подошву облаков, но все, что нас встретило, были дождь и нулевая видимость. Мы быстро повернули на 180°, поднялись, потом повернули снова на 180° и оказались на нашем первоначальном курсе.

Что же делать? Одному самолету или в крайнем случае паре, может, удалось бы прорваться, но для плотного построения из 24 самолетов попытка была бы не только трудным делом, но и чертовски рискованным. Я посеял большое сомнение и у Кенвея.

— Алло, Кенвей, Филмстар ведущий здесь. Погода паршивая.

Ответ Кенвея и тон его голоса не оставляли места для сомнений.

— Филмстар ведущий, торопись, несмотря ни на что.

— Тогда давай «облачное построение»!

Я разделил свои самолеты на независимые отделения по

четверке, каждое выстроилось в виде коробки. Нам придется пройти сквозь облака по назначенному курсу и на другой стороне снова объединиться.

Мы окунулись в снежную лавину и сразу же потеряли друг друга из виду. Боже, там было довольно тряско, и я с усилием сосредоточился на своих приборах, изредка поглядывая на моих троих неудачливых товарищей, которые держались как можно ближе один к другому. Слой облаков, к счастью, был не очень плотный. Через несколько мгновений мы появились над проливом Фемарн, около Хейлигенхафена. Небо было все время ясным, еще до нашего появления. Моя кабина покрылась туманом, но сейчас она прояснилась, и я приготовился точно определить наше местонахождение.

— Осторожно, Филмстар ведущий!

За доли секунды небо заполнила кружащаяся масса самолетов… Незабываемое зрелище!

Ниже справа находился большой аэродром Гроссенброд с его гидроаэропортом и взлетно-посадочными полосами, кишащими многодвигателевыми самолетами. Дальше спокойное море с несколькими кораблями, стоящими на якорях. За нами огромная стена облаков, из-за которых только что наобум и па разных высотах появилось мое отделение «темпестов». Везде вокруг нас были многочисленные группы патрулирующих немецких истребителей. Один из них уже увидел нас и устремился к отделению Еллоу.

Напротив нас стояли на земле или только что начали взлетать более сотни огромных транспортных самолетов — так сказать, моя первичная цель. В воздухе около сотни вражеских истребителей. Одна группа на высоте 1500 футов, другая — 3000, третья — 4500, а две другие на одном с нами уровне, то есть около 10 000 футов. Над нами, конечно, был еще один или, возможно, два. А у меня было только 24 «темпеста»!

Я быстро принял решение. Отделения Филмстар Еллоу и Блю будут атаковать истребителей над нами, а отделения Пинк, Блэк и Байт под командованием Макдональда вступят в бой с «фокке-вульфами» ниже нас. Тем временем я попытаюсь проскользнуть с моим отделением Ред и обстрелять аэродром. Я передал это по радио, а затем, сопровождаемый самолетами моего отделения,

держащимися очень близко ко мне, сбросил свои дополнительные баки и пошел в вертикальное пикирование, проносясь со скоростью 600 миль в час, как удар молнии, через построение «фокке-вульфов», которые рассеялись по небу, словно стая ласточек. Я постепенно выровнялся, закрывая дроссель и следуя траектории, предусмотренной, чтобы пронестись над аэродромом на уровне земли, с юго-запада на северо-восток.

Когда мы прибыли, поднялся адский шум. Я летел со скоростью более 500 миль в час. Ко времени, когда я приблизился к краю поля, я был в 60 футах от земли и тут же открыл огонь. Пестрая поверхность якорной стоянки была полностью занята прикрепленными «Дорнье-24 и -18». Три линии белой пены говорили о спутанном следе трех самолетов, которые только что взлетели. Ряд «бломов» и «фоссов» в колесных люльках были готовы, и их спускали на воду пандусом. Я сосредоточил свой огонь на «Bv-138». Крепление люльки сорвалось, и я прошел через огромную дымящуюся массу, которая накренилась, упала в море и поплыла.

Зенитная артиллерия усилила свою ярость. Справа от меня появились вспышка, и поврежденный «темпест» упал в море в потоке брызг.

Иисус! Поставленные на якорь лодки были вооружены, а одна из них — большой торпедный катер — вела огонь изо всех орудий. Я инстинктивно втянул голову в плечи и, все еще летя низко, чуть повернул налево, так быстро, что не мог стрелять по «дорнье», затем быстро повернул направо вслед за огромным «Юнкерсом-252», который только что взлетел и уже становился тревожно большим в прицеле моего орудия. Я выпустил в него длинную очередь огня и поспешно ушел, избегая столкновения. Обернулся и увидел, как «Юнкерс-252» с двумя пылающими двигателями и хвостом, состриженным моими снарядами, упал в море и взорвался.

Скорость отнесла меня далеко — прямо на торпедный катер, который плевался во все стороны изо всех своих орудий. Я прошел в 10 ярдах от его узких носов, прямо над водой, и зенитная артиллерия подняла тысячи труб. Я поймал мелькание белых теней, мечущихся по палубе, увидел языки пламени, исходящие из ее орудий. Из-за них все замаскированные судовые надстройки казались живыми. Трассирующие снаряды рикошетировали в воду и взрывались повсюду в радиусе 500

ярдов. Очередь шрапнели сбросила вниз стаю чаек, которые упали в море, охваченные паникой и истекающие кровью. Фу! Наконец-то вне предела досягаемости.

Я обливался потом, судорога сдавила горло, и я не мог сказать ни слова по радио. Чтобы снять спазм, я задерживал дыхание в течение всей атаки, а мое сердце билось с глухим шумом, готовое разорваться. Я набрал высоту широким восходящим поворотом на левый борт. Что происходило? Ситуация выглядела довольно мрачной. Над аэродромом шел ужасный воздушный бой. Три самолета шли вниз, охваченные огнем, я был слишком далеко, чтобы разглядеть, были это друзья или враги. Еще один, разбитый, оставил в небе хвост пылающих фрагментов, а пятый вошел в штопор, волоча за собой белый след дыма. Остальные горели на земле.

Радио передавало невразумительный хаос криков, воплей, ругательств, смешанных с грохотом стреляющих орудий. Около торпедного катера, в клочьях пены, горели остатки самолета, и плотный черный дым, скручиваясь, поднимался от обширной поверхности горящего бензина.

Что случилось с самолетами моего отделения? В небе не было даже признаков их присутствия. Я видел, как «темпест» упал справа от меня, когда началась атака, предположительно самолет Боуна. Машина, которую сбил один из немецких кораблей, была машиной Кроу, я был уверен. Что же касается Ворли, он был невидим.

Я задумался на мгновение. Должен ли я пытаться вступить в бой с немецкими истребителями в небе Хейлигенхафена или же мне следует совершить второй пробег над немецкой базой, извлекая преимущество из паники, которая, вероятно, там происходила?

Довольно неохотно я решил снова спуститься до уровня моря и на полной скорости начал летать вокруг острова Фемарн. Вдруг я оказался лицом к лицу с тремя «Дорнье-24», вероятно, теми, которые поднялись с Гроссенброда за несколько секунд до нашей атаки и чей след я видел. «Дорнье-24» — это большие трехмоторные летающие лодки весом около 19 тонн, действительно медленные, но хорошо оснащенные защитным оружием.

Когда я очнулся от шока, то, чтобы не попасть под их перекрестный огонь, увеличил скорость и зигзагом назад пошел на них, фотографируя. Затем, находясь вне пределов досягаемости их пулеметов, я взял на прицел ближайшего. После двух взрывов один из его двигателей горел, а другой чихал. Он попытался совершить вынужденную посадку, но, поскольку на его стороне мыса море было буйным, он опрокинулся и все же значительно повредил себя.

Тут же я бросился к двум другим, которые неслись, едва касаясь поверхности воды, и пытались уйти. Длинные черные следы тянулись от их интенсивно работавших двигателей. Мне было их почти жалко. С моим пределом скорости в 250 миль в час и четырьмя орудиями это было похоже на подстреливание на обед двух сидящих птиц. Я выбрал левого, который был тяжело нагружен и слегка отставал от другого. Но на этот раз ублюдок в последний момент очень ловко повернул. Моя скорость отнесла меня вперед, и мне пришлось, по глупости, повернуть и оказаться в пределах дальности прямого выстрела его заднего стрелка, который выпустил в меня три пули. К счастью, это были лишь допотопные 7,7-миллиметровые пули. Скольжение вернуло меня снова в положение для стрельбы, и мои снаряды испортили его фюзеляж, находившийся на расстоянии менее сотни ярдов. Баки на его крыльях загорелись. Задний стрелок замолк. За несколько секунд машина была охвачена пламенем. Летчик попытался набрать высоту, чтобы позволить своей команде выброситься с парашютами, но он был слишком низко. Три человека, несмотря ни на что, все же прыгнули. Раскрылся лишь один парашют и тут же снова закрылся, проглоченный волной. Большая машина была лишь огненным шаром, катящимся в нескольких футах над гребнями волн в следе плотного черного дыма. Через несколько секунд она взорвалась.

Я искал третий самолет. Он чудесным образом испарился в ландшафте, вероятно, за одним из маленьких островов в проливе, что заставило меня облететь Фемарн и подняться на 10 000 футов. За холмом располагался Гроссенброд. Я проглотил ком, подступивший к горлу, инстинктивно затянул ремни безопасности и снова пикировал на аэродром еще для одной атаки с бреющего полета.

На этот раз я удивил их. Зенитная артиллерия вступила в бой по-другому, стреляя наугад в направлении тучи немецких истребителей и «темпестов». Я промчался между двух ангаров и

появился над аэродромом с полностью открытым дросселем. Там скопилось так много самолетов, что я не знал, какой выбрать. В поле моего зрения как раз находился ряд огромных транспортных «Арадо-232». До того как мои снаряды взорвали первых двух, у меня было время разглядеть странный фюзеляж, большие двухпалубные кабины и 24-колесные шасси, необходимые для поддержки этих гигантских машин.

Снаряд зенитной артиллерии взорвался в нескольких ярдах от моего самолета и сильно встряхнул его. Оказавшись вне пределов досягаемости, я рванул вверх по спирали и оказался в вертикальном положении в середине схватки, которая к тому времени начала ослабевать.

Я попытался сориентироваться, но в том хаосе это было трудно сделать. Первое, что я увидел, был пикирующий «темпест». Он вошел в штопор невероятно быстро. Затем отвалились оба крыла… через несколько секунд между двумя заборами прыгало яркое пламя… парашюта не было.

Два «фокке-вульфа» попытались втянуть меня в воздушный бой, но я быстро ушел от них, прорываясь под ними. «JF-H», пилотируемый австралийцем Беем, был в трудном положении, его двигатель дымился. Он вступил в бой с «мессершмитом», который защищал себя очень ловко — постепенно уменьшая скорость, начинал двигаться вверх. Я прогрохотал в направлении «Мессершмита-109» и поразил его, как минимум, двумя снарядами в корневую часть крыла. Ошеломленный летчик инстинктивно изменил свой поворот, и Бей, находящийся в то время в удобном месте, начал, в свою очередь, стрелять, снова поражая его. Немец, охваченный паникой, снова перевернулся — я стрелял — он поспешно уходил — Бей стрелял — немец на какое-то мгновение повис в воздухе, затем на одном из его крыльев заплясало пламя. Летчик попытался выброситься с парашютом, но его парашют не раскрылся.

Наконец мои «темпесты» начали перестраиваться, и сразу два осторожно отказались от потасовки. Немцы отступили и повернули назад один за другим. Они пикировали в направлении Гроссеиброда, откуда в небо поднимался столб дыма — вероятно, горели два самолета «арадо».

Запоздалый «фокке-вульф» проскользнул между нами и отчаянно покачал своими крыльями. Сопровождаемый Беем, я

сразу же пошел за ним и выпустил длинную очередь огня, но затем вдруг мое орудие с грохотом затряслось: закончились боеприпасы. Тем не менее «фокке-вульф» замедлил ход и начинал дымиться, я, должно быть, все-таки попал в него. В свою очередь, Бей стрелял прямой наводкой и разбил его. Он лопнул, словно спелый помидор. На этот раз парашют все же раскрылся.

Солнце село далеко за датскими островами. Мой патруль перевели в светлые сумерки. Я посчитал самолеты: два, четыре, восемь, десять, одиннадцать, а затем и два других. Полную информацию было трудно собрать, вероятно, некоторые повреждены.

Со включенными аэронавигационными огнями мы летели назад к Фассбергу глубокой ночью. Очертания ландшафта уже становились расплывчатыми. Теплый вечерний воздух нежно качал моего «Гранд Чарльза». Когда мы достигли аэродрома, выпустили шасси и опустили закрылки, мне стало интересно, что бы Митчелл, наш инженер-офицер, сказал, если бы я привел ему назад 13 самолетов из 24.

Дверь закрывается

Вскоре после этого наступило перемирие, словно закрылась дверь. Восемь дней неразберихи — не поддающаяся четкому объяснению смесь радости и сожаления. Шумное празднество, за которым последовали длинные периоды спокойствия и мертвая непривычная тишина, тяжело висевшая над аэродромом, накрытыми брезентом самолетами, пустыми взлетно-посадочными полосами. Освобождение от нервного напряжения было ужасным, таким же болезненным, как и хирургическая операция.

Вечер в столовой был словно бдение. Летчики тяжело опустились в кресла — никто не говорил ни слова, не пел и не делал ничего другого. Где-то около 11 часов Бей включил радио. BBC сообщали репортаж с улиц Лондона и Парижа, где население почувствовало себя действительно свободным. Все глаза устремились на радиоприемник, и в них вы могли прочитать что-то вроде ненависти.

Это было настолько безошибочно и к тому же настолько удивительно, что я вопросительно посмотрел на Кена. Я услышал треск разбитого стекла — кто-то швырнул бутылку в приемник. Эти люди без смущения выставляли напоказ свое чувство облегчения и освобождения.

Летчики вставали и уходили по одному, и в конце концов в безмолвной столовой остались лишь мы с Кеном и сонный бармен. Из разбитого приемника все еще слышался слабый шепчущий шум.

Я снова посмотрел на Кена. Слова не требовались, мы оба все поняли. Прошло полчаса, а возможно, час. А затем вдруг, клянусь, я почувствовал, что все они были тут, вокруг нас, в тени и сигаретном дыму, словно дети, которых несправедливо наказали.

Маккензи, Джимми Келли, Мус Мансон, молодой Кидд, Боун, Шеферд, Брукер, Гордон… в тех же темных униформах с потускневшими золотыми полосками; Мушот, Мезиллис, Беро, Пьер Дегай — все те, кто отправился одним прекрасным утром на своих «спитфайрах» или «темпестах» и не вернулся.

— Ну, Пьер, вот так. Мы им больше не нужны.

Мы пошли спать, и я тихо закрыл дверь, чтобы не разбудить бармена, который уснул на табуретке.

И чтобы не потревожить тех, других.

К сожалению, было правдой то, что мы больше не нужны никому, и нас заставили понять это довольно быстро. Увольнения отменили, кресла в самолетах оставили только для старших по званию; бесконечные булавочные уколы, которые, возможно, были непреднамеренными, но от этого ранили не меньше.

Я получил записку из министерства авиации, подписанную генералом, что в знак особого расположения меня оставили лейтенантом в резерве.

12 мая в Бремерхавене состоялся большой воздушный парад и произошла трагедия — самолеты моего отделения стали катастрофически ломаться менее чем в тысяче футов от земли. Я вспоминаю о раскрытии парашюта как раз перед падением на землю, грохот при падении самолета, меня самого, бегущего, как во сне, словно я сумасшедший, к четырем столбам черного дыма, ошеломленного внезапностью бедствия. У своих ног я увидел вывернутый труп одного летчика, врезавшегося в землю со своим нераскрывшимся парашютом. Затем в луже бензина тело, пожираемое огнем, и дальше, в 20 ярдах, остов другого самолета, напоминающего бесформенную массу в почерневшей воронке, обуглившееся тело и кости где-то под кусками металла.

Наверху над нами 30 самолетов авиазвена, рассеянные по небу, летающие поодиночке, озадаченные, покачивали своими крыльями, пытаясь понять, что случилось.

Авиазвено отправилось в Копенгаген. В течение нескольких дней в Каструпе нас охватило опьяняющее чувство свободы. Скоро страх вернулся и завладел мной — боязнь своего собственного самолета из-за катастрофы в Бремерхавене, которая стояла у меня перед глазами; страх, который искажает и разрушает все рефлексы человека.

Наступило 1 июля. Если бы я мог читать приметы, я бы не полетел против своих инстинктов.

У моего «Гранд Чарльза» потекло масло, как раз то же самое случилось 12 мая. Я отказался отменить полет и взял другой самолет.

Мой самолет летел безупречно сзади, низко над толпой и крышами, украшенными красными флагами с белыми крестами. Как только гремлины, которых я подсознательно боялся, казалось, ушли, я расплатился за глупую ошибку против здравого смысла. Мои шасси вышли только наполовину, двигатель не реагировал как раз тогда, когда это было крайне необходимо. На скорости 200 миль в час мой «темпест» промчался через контрольный трейлер и развалился, разбрасывая на тысячу ярдов раздавленные фрагменты крыла, двигателя и хвоста самолета. «Скорая помощь» подобрала меня невредимым, потрясенным, смутно осознающим, что это было последнее чудо, финальный бросок судьбы.

27 августа 1945 года. Я обратился с просьбой о немедленной демобилизации, и она была удовлетворена. Тем утром я пошел попрощаться с Бродхёрстом и ВВС Великобритании. Тогда 122-м авиазвеном командовал новозеландец Макки. Я по-особому простился со своим «Гранд Чарльзом». Я поднял его высоко в безоблачное летнее небо, так как только там я мог должным образом попрощаться с ним. Мы вместе в последний раз поднялись прямо к солнцу. Сделали петлю один раз, возможно, два, с любовью выполнили несколько снижений, тщательные перевороты, так, чтобы кончиками пальцев я мог убрать вибрацию его гибких, послушных крыльев.

В той узкой кабине я плакал, как не плакал уже никогда, ощутив легкое прикосновение его колес к бетону, и с большим поворотом запястья бросил его на землю, словно срезая цветы.

Как всегда, я аккуратно прочистил двигатель, выключил все переключатели по одному, убрал ремни, провода и трубки, которые прикрепляли меня к нему, словно ребенка к матери. И когда ожидающие меня летчики и механики увидели мои опущенные глаза и трясущиеся плечи, они поняли и вернулись в зону рассредоточения в тишине.

Я сидел рядом с пилотом Митчеллом, который должен был доставить меня назад в Париж. Так как он рулил к взлетно-посадочной полосе, то прошел напротив самолетов авиазвена, четко выстроенных в ряд крыло к крылу, как если бы для

проверки. Рядом с ними стояли летчики и механики, махавшие вслед.

Чуть в стороне стоял мой «Гранд Чарльз», мой старый «JF-E» с его красным коком, черными крестами наших побед под кабиной, малогабаритный, полный решимости и выглядевший могучим с его большим неподвижным четырехлопастным винтом, который я уже никогда не заведу. Это было похоже на переворачивание последней страницы книги. Под сопровождение скрипучего воя американского двигателя Митчелл набрал скорость и поднялся в воздух. Я не мог оторвать лицо от окна и буквально впился глазами в любекский аэродром, крохотные сверкающие кресты на траве, видимые неясно в вечерней мгле. Летчик, смущенный, повернул голову в другую сторону.

Все кончилось. Больше я не увижу полета моих «темпестов», выстроившихся за моим «Гранд Чарльзом», неуклюже стоящим на своих длинных ногах, открывающим зияющую дыру своих радиаторов ветру от винтов, доверчивые лица летчиков, высунувшихся из кабин в ожидании моего сигнала.

Но гордость переполняла меня, когда я думал о моих самолетах и прежде всего о вас, мои дорогие друзья ВВС Великобритании, кого я имел честь знать и с кем бок о бок сражался в вашей униформе цвета мглы вашего острова.

Большое шоу закончилось. Публика удовлетворена. Программа была довольно сложной, актеры не слишком плохие, а львы съели дрессировщика. Это будут обсуждать еще день или два за семейным столом. И даже когда все забудут — оркестр, фейерверк, великолепные униформы, — на деревенской зелени все же останутся дырки от колышек для по латок и круг древесных опилок. Дождь и короткая человеческая память скоро уничтожат и это.

Мои выжившие друзья из Большого шоу, к счастью, не понимали — не понимал и я, — что это наша единственная награда.

Мы были игрушками всеобщей непоследовательности. Мы — отдельные камни громадного сооружения, но чтобы увидеть его законченный дизайн в надлежащей перспективе, понадобится больше времени и мира.

notes

Примечания

1

Французские ранги, которые сохранились и по сей день, следующие: коммандант — командир эскадрильи; сос-лейтенант — лейтенант авиации; капитан — капитан авиации; адъютант — уоррант-офицер; лейтенант — старший лейтенант авиации; старший сержант — сержант авиации.